



LA CALLE Y EL DISEÑO URBANO

ARQ. LUIS ALFONSO PENICHE CAMACHO

72

ARQ. LUIS ALFONSO PENICHE C.

Nació en la Cuidad de México, D.F., Egresado de Arquitectura (1975-1979), 2a. generación de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco. Especialista en construcciones de madera, por la Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de México (1980). Maestría en Artes Visuales, dentro del área de diseño urbano en la Escuela Nacional de Artes Plásticas de San Carlos de la U.N.A.M. (1981-1982). Actualmente es aspirante al grado de Doctor en Ciencias (100% de créditos) en la Universidad la Salle, Realizando la tesis titulada "El Diseño Urbano en las Grandes Cuidades". Su experiencia se inicia desde 1980 a la fecha, siendo Profesor Titular "C" de tiempo completo del Departamento de Procesos y Técnicas de Realización de la U.A.M. Azcapotzalco, en la División de CyAD, donde ha impartido clases de diseño, dibujo y construcción.

Ha sido miembro de la Comisión Dictaminadora Divisional CyAD (1990-1995) y presidente de la misma de 1992 a 1993. En el Consejo Académico de la U.A.M. Azcapotzalco (1991-1993). Miembro de la Comisión de la Superación de la Docencia CyAD (1991-1992). Jefe del Área de Tecnología para el Diseño y Producción de Espacios (1991) del Departamento de Procesos y Técnicas de Realización de CyAD. Miembro fundador y vicepresidente de la Asociación de Egresados de la U.A.M. Azc. desde 1993. Ha participado en diferentes cursos de actualización como "Liderazgo Situacional", "Calidad Total", "Filosofía de la Educación", "Modernización Educativa", "Introducción a la Investigación", y "Planeación Estratégica", Edificios Inteligentes, Mercadotecnia entre otros.

Cuenta con dos publicaciones sobre "Madera", editadas por el Departamento de Procesos y Técnicas de Realización de C.yA.D.

Desde 1980 ha incursionado en la dirección, supervisión y proyecto de 45 obras, entre las que destacan la "Ford Satélite" y "Rastro Municipal (IPSA) de Atizapán de Zaragoza, Edo. de México.

LA CALLE Y EL DISEÑO URBANO

ARQ. LUIS ALFONSO PENICHE CAMACHO



AZCAPOTZALCO
BIBLIOTECA

2894809

242184

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA
METROPOLITANA



Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**
Depto. de Procesos y Técnicas de Realización
División de Ciencias y Artes para el Diseño

Dr. Julio Rubio Oca
Rector General

M. en C. Magdalena Fresán Orozco
Secretaria General

Lic. Edmundo Jacobo Molina
Rector Unidad Azcapotzalco

Arq. Jorge Sánchez de Antuñano
Director División de Ciencias
y Artes para el Diseño

M. en C. Héctor Schwabe Mayagoltla
Jefe Departamento de Procesos y
Técnicas de Realización

Arq. Rubén Vilchis Salazar
Jefe de Área de Tecnología para el Diseño
y Producción de Espacios

Coordinación
D.C.G. Beatriz Irene Mejía Modesto

Diseño y Formación Editorial
D.C.G. Arnulfo Chávez R.

Fotomecánica e Impresión de la Portada
Talleres de Diseño CVAD

Impresión Interior
Taller de Impresión y Reproducción CSU

Derechos Reservados
© 1995 Universidad Autónoma Metropolitana
División de Ciencias y Artes para el Diseño
Av. San Pablo 180 Col. Reynosa
Azcapotzalco C.P. 02200
México 16 D.F. Apdo. Postal 16-307

INTRODUCCION

El presente análisis tiene como objetivo principal, el estudio de los diferentes aspectos urbanos que conforman una ciudad como puede ser nuestra Ciudad de México.

Se pretende indentificar aspectos importantes de Diseño Urbano dentro de las *Plazas y Calles*, y las relaciones que se dan entre ellos, así como sus antecedentes e influencia dentro del contexto citadino.

Denomino al primero de estos factores el análisis de conductas clave. Expuesto de forma simple, este principio indica que debemos establecer una lista de las conductas clave que esperamos ver desarrolladas en cualquier sistema ambiental. Podemos establecer esta lista a partir del trabajo de otros investigadores, informes de casos, experiencias de observadores sensibles, por ejemplo artistas o novelistas, o experiencias personales. Una vez que haya establecido esa lista, he de analizar las conductas en cuanto a su congruencia, falta de relación o conflicto entre sí. En la medida de lo posible, deben agruparse las conductas en construcciones generalizadas que puedan conducir a una descripción más eficiente del sistema que estemos investigando. Debemos esforzarnos en determinar si esas conductas pueden, de modo plausible, estar bajo el control de factores situados fuera del entramado ambiental inmediato que estamos examinando. Finalmente, hemos de asignar un orden de prioridades a las diversas conductas. En este sentido, prioridad implica la importancia de cualquier

clase de conductas que ayuden a comprender mejor el entorno.

El segundo principio, pues, indica que debemos emplear múltiples instrumentos de mención para calibrar las conductas en que estemos interesados. Si solo observáramos la conducta de una persona, habría cierta dificultad en conocer la motivación de la actividad observada.

Es importante destacar el análisis de las calles como estructuras espaciales, ya que dentro de estas se alberga un amplio espectro de relaciones y actividades humanas, tal como lo define el consenso comunitario. Los muros de estas habitaciones se interpretan como plano de encuentro entre el uso público y el privado, plano donde surgen una serie de enclaves que sirven como extensiones de las calles.

Este análisis esboza las posibilidades de reestructuración de las calles y plazas, y su uso, no sólo señala la evidente necesidad de reducir los contaminantes como son: ruidos, humos y las molestias que producen los automoviles, y de prevenir la criminalidad que se produce en las calles, sino que va más allá al apuntar hacia caminos que potencien el valor y el significado de estas.

Se llevó a cabo una revisión general del hombre con respecto a su entorno físico, tomando como modelos diferentes

La calle y el diseño urbano

ciudades del mundo y su relación del hombre con su entorno calle, entorno plaza y la calle como espacio transaccional, para poder analizar a *Las Calles* como elementos y como estructuras, desde una perspectiva histórica - antropológica, en sus contextos socio - culturales y su relación con el medio ambiente ecológico.

Pretende esta investigación sembrar la semilla de la inquietud, en toda aquella persona que la lea, del deterioro ecológico y social, que sufren las calles de todas las ciudades del mundo y sobre todo en México, tratando de despertar conciencia en los ciudadanos para rescatar este gran patrimonio que tenemos y sobre todo hacer cada día más humana nuestra forma de vida.

ARQ LUIS ALFONSO PENICHE C.

OBJETIVOS

Este trabajo intenta analizar las formas típicas de las calles existentes, investigando sus potencialidades en cuanto a utilización humana e interpretación. Los objetivos específicos son:

- a) Determinar el modo en que los entornos-calle permiten o inhiben un cierto espectro de interacción social.
- b) Desarrollar una técnica analítica capaz de descubrir el espacio social y el entorno-calle.
- c) Postular otras estrategias para llevar a cabo una reformulación y una reestructuración basadas en el modo en que los entornos-calle afectan a la interacción social.
- d) Dar respuesta a un problema específico de una gran ciudad, como puede ser la Ciudad de México.

Este análisis de los entornos de la calle se basa en una clasificación de estas por su uso de suelo principal, por su densidad de edificación y por la orientación de los edificios que dan a la calle.

La clasificación de los ambientes en orientados y no orientados a la calle (si los edificios dependen directamente de la calle en cuanto a accesos y organización espacial interna o no), nos sirvió como referencia para este estudio.

Haciendo hincapié en la categoría, de dar su lugar, a las actividades peatonales, se analizó otro aspecto del entorno-calle comparando las fronteras físicas, legales y de actividad del espacio público. Las pautas de actividad pública se adentran a menudo en las plazas y los edificios, tomando en cuenta la importancia que juegan espacios como son las tiendas o las iglesias. El frontis de edificios que dan a la calle puede favorecer o impedir el intercambio peatonal y el acceso a las actividades que en ella tienen lugar. Por último, es sustancial para la calle y su entorno, el desarrollo de las actividades accesibles al público (analizadas en términos de transición del espacio público al privado) y el uso que se hace de esa zona de transición.

1. EL HOMBRE

1.1 EL CONCEPTO DEL HOMBRE

En la realización de este estudio, el momento histórico que estamos viviendo donde el hombre juega un papel protagónico ante los problemas sociales, el conocimiento de su verdadera identidad, han despertado en mí el deseo de conocer y estudiar los problemas a los que se enfrenta el desarrollo urbano de las ciudades. Es importante tratar de definir el verdadero sentido filosófico del «Hombre». El jesuita francés Teilhard de Chardin en su obra El Fenómeno Humano, nos dice que el hombre objeto de conocimiento, es la clave de toda la ciencia de la naturaleza:

"El hombre, es la solución de todo cuanto nos es posible conocer...descifrar al hombre consiste esencialmente en el intento de saber cómo se ha

*hecho el mundo y cómo debe continuar haciéndose"*¹.

Quiero enfocar al hombre desde su identidad, porque creo que ello me va a permitir tener un panorama más amplio de su condición como ser humano y de su comportamiento.

En estos momentos en que vive la humanidad problemas de sociales, económicos, políticos, donde las crisis de valores espirituales y materiales es cada día mas aguda; quiero iniciar mi búsqueda, analizando a través de las grandes etapas del pensamiento, la evolución histórica del concepto de hombre. Con el propósito de dar fundamento al problema que he elegido.

1. Teilhard de Chardin, Pierre, «El fenómeno humano», Ed. Taurus, Madrid 1971. 5ta. Edición. Pág. 340.

1.2 EL HOMBRE Y SU EVOLUCION HISTORICA

Para entender el fenómeno humano es necesario ayudarnos de la historia y de la antropología² filosófica, esta será la única forma de descubrir el proceso histórico del pensamiento del hombre.

1.2.0. El hombre y el pensamiento griego

Para esto es importante trasladarnos hasta los primeros filósofos griegos, que se preguntaron siempre cuál era el origen y significado del mundo que los rodeaba, a ellos les correspondió iniciar esta corriente del pensamiento puro, de la filosofía (philos=amante, sophia=sabiduría) y de la ciencia. Esto no significa que antes de ellos no existieran pensadores. Sino que a ellos se les atribuye la búsqueda del conocimiento dándole un carácter universal.

Es con Heraclito o Heracleitos, un griego que vivió en Efeso, en la costa occidental de la actual Turquía, entre el 576 y el 480 antes de Cristo, donde se presentan los primeros indicios del origen del conocimiento interior, en sus postulados el hombre se caracteriza por su facultad de pensar, esta le permite penetrar en la verdad del ser. Esta verdad alcanzará su pleno desarrollo posteriormente

con Platón y Aristóteles, y será un elemento central en la explicación griega acerca del hombre, como ser racional que supera a todos los demás seres del universo.

Sócrates es el que comienza la especulación griega sobre el hombre, junto con sus discípulos sostiene que la única sabiduría es la ignorancia: *y sólo sé que no sé nada*. En Coreth en su libro ¿Que es el hombre? nos dice refiriéndose a Sócrates:

"...es el primero en descubrir la voz divina de la conciencia....El descubrimiento del espíritu, de una realidad espiritual accesible sólo al espíritu del hombre, es sin duda el gran logro de importancia duradera que ha conseguido el pensamiento griego. Pero a la luz de esta consideración, lo espiritual aparece como el único verdadero ser..."³

Platón, filósofo griego nace en el año de 408 y muere en 399 antes de Cristo, fué discípulo de Sócrates, refuerza el modelo socrático de filosofía, mencionado que el saber era uno, para quien el verdadero conocimiento y lo real es el mundo espiritual, el mundo de las ideas, el cuerpo era una pesada cadena, es quien primero trata de demostrar la inmortalidad del alma.

Aristóteles, macedonio (al norte de Grecia), vivió entre los años 384 y 322 antes de

² Antropología (anthropos= hombre, logos=discurso) Ciencia que estudia al hombre en sus distintos aspectos.

³ Coreth, Emerich. ¿Qué es el hombre?. Ed. Herder, Barcelona, 1985. Pág. 48.

Cristo, discípulo de Platón, intenta superar a su maestro, con el postulado del alma como forma del cuerpo; pero finalmente continúa su visión platónica del hombre.

Los griegos con su espíritu reflexivo ofrecieron una gran aportación a nuestra civilización, el hombre es un ser racional y espiritual, pero entendido lo espiritual como conocimiento intelectual, es pensante y puede conocerse a sí mismo y a partir de él, al mundo que lo rodea.

1.2.1 El hombre y el pensamiento a través del tiempo

El pensamiento griego como ya lo vimos anteriormente busca la contemplación, la reflexión, lo intelectual. Pero no puede llegar a conocer al *hombre interior*.

Tenemos que dar un gran salto en la historia, y llegar hasta San Agustín, daremos en el cristianismo con el mundo interior del hombre; así lo expresa bellamente Agustín Basave en su libro *Filosofía del Hombre*, refiriéndose a este, diciendo:

*"Con el cristianismo penetra, en el ámbito de la cultura occidental, la realidad viva y palpitante de la vida interior"*⁴

Con San Agustín, a través del cristianismo, llega a plantearse al Ser Personal del Hombre, donde habita la persona de Dios Amor y Verdad, elevando a una dignidad no sospechada por el pensamiento griego

En este momento se presenta una contraposición del pensamiento, cuando al hombre se le eleva a un nuevo rango diciendo: *"...y fué creado a imagen y semejanza de Dios..."*, en ese momento todas las acciones personales requieren un nuevo valor; son constructoras del mundo, de la historia del universo.

El alma ya no se concibe como en Platón, sino que el alma es creada libre por Dios; en el momento de la concepción del hombre y esta llamada a la vida inmortal. Tampoco se entiende como pura razón, sino que es también libertad, voluntad y amor.

En el pensamiento cristiano medieval se concibe al hombre como el centro del cosmos, Coreth lo menciona diciendo:

*"El hombre tiene una posición metafísica inequívoca en la totalidad del ser, está inserto en un orden objetivo y universal que se fundamenta en Dios, el Ser Absoluto e Infinito"*⁵

Cabe mencionar que el cristianismo medieval, modificó y enriqueció el concepto del hombre, de los griegos.

⁴ Basave, Fernandez del Valle, Agustín, *Filosofía del Hombre*, Espasa Calpe Mexicana, S.A., México, 1982, Pág. 18

⁵ Cfr. Coreth, op. Cit., Pág. 54

1.2.2 El hombre en el pensamiento de la Edad Moderna

En la Edad Moderna hay un rompimiento violento con la concepción religiosa medieval del hombre: el espíritu de este se convierte en dinámico y no puede, ni debe estancarse, ante la decadente sociedad medieval. busca nuevos horizontes y se lanza hacia nuevas experiencias; pasa de un extremo al otro de ser una concepción teocéntrica⁶ a una antropocéntrica⁷ en esos tiempos.

El hombre después de renunciar a Dios, aplica la razón al hombre y a la naturaleza. La palabra Renacimiento, indica una nueva actitud ante las ciencias, las artes y las letras de los antiguos griegos, un volver hacia la naturaleza. Influyeron en este cambio de pensamiento los descubrimientos geográficos de españoles y portugueses, las invenciones de armas de fuego y la imprenta, hay un cambio de estilo en las artes y en las teorías del estado, es un cambio radical de lo sobrenatural hacia lo natural. Estos sucesos influyen en el hombre hacia una nueva concepción del mundo.



⁶ Teocéntrico:- Teoría o doctrina que supone que Dios es el centro de todas las cosas.

⁷ Antropocéntricos:- Teoría o doctrina que supone que el hombre es el centro de todo.

1.3 EL HOMBRE Y SU ENTORNO URBANO

Todo intento de comprender el significado de las calles y el papel que han representado en los procesos de comunicación e interacción humanas, requiere una concepción de la naturaleza, de las relaciones entre el hombre y su entorno, así como cierta comprensión de los papeles específicos que ha representado la calle en esa relación. En su concepción más amplia, el problema de las relaciones hombre entorno y las divagaciones sobre el efecto del medio ambiente en la conducta, son tan antiguos como la propia historia del hombre. Es cierto que la mayor parte de los filósofos primitivos, no se preocupan por estudiar

los efectos del entorno edificado sobre los seres humanos.

En un breve análisis de la bibliografía, que existe sobre las relaciones hombre / entorno, Amos Rapoport, llegó a la conclusión de que las *"intuiciones y reglas de simetría de los planificadores no siguen los efectos que sus promotores imaginaron"*.⁵

Si bien en ciertos casos el diseño parece haber tenido un efecto considerable en la conducta y la satisfacción del usuario, esos casos han sido raros, y gran parte de sus



5. Amos Rapoport, *House form and Culture*, 1969.

efectos eran mucho menos significativos de lo que los planificadores creyeron. Más aún, los efectos alcanzados parece que implicaron determinantes sociales y psicológicas, además de físicas.

Si esta información es una novedad para los planificadores, constituye una auténtica fê en gran parte de los científicos sociales, que siempre han mantenido un profundo escepticismo respecto a la capacidad de que el entorno físico determina o influye, de modo significativo en la conducta humana.

Otros estudios realizados en salas de hospitales normales, escuelas y bibliotecas indican que los seres humanos estructuran su espacio personal, para proteger su intimidad y controlar así la cantidad y la intensidad de interacción con los demás. Algunos de estos estudios sugieren también que ahí, donde se estructura el espacio para ciertas personas la gente tiende a aceptar las normas de conducta que se desprenden de la estructura espacial, y adopta normas más congruentes con su posición en el espacio que con sus personalidades. Debido a que es posible maniobrar muchos entornos, la gente puede elegir inconscientemente posiciones en ese ambiente que reflejen una visión particular de sí mismo. Su dominio relativo y su disponibilidad para observar o participar, vienen reforzados con frecuencia por sus posiciones especiales.

Estos hallazgos sugieren, naturalmente, que una visión simplista de las relaciones hombre/entorno no proporcionará un cuadro adecuado de la realidad. Pero la investigación aún no es lo bastante elaborada, para indicarnos cómo

los objetos, o las disposiciones transmiten mensajes o normas de conducta a los usuarios. Tampoco comprendemos los procesos mentales por los cuales se toman decisiones sobre dónde sentarse en un lugar o en otro, o cómo interpretar una colocación espacial en la categoría de formal o informal, social o económica, personal o impersonal. Este proceso parece estar personalizado en nuestras estructuras mentales sin que exista una clara conciencia de ello.

Cualquiera de estos estudios podrán sugerir hipótesis útiles de diseño o de investigación de diseño, y es en ese aspecto, donde la psicología tiene algunas aportaciones que hacer en el campo del diseño. Sin embargo, el diálogo entre los dos campos parece más difícil cuando entran en conflicto la necesidad del arquitecto o planificador de crear para uso masivo, con la preocupación básica del psicólogo sobre las diferencias individuales.

Si bien ciertos arquitectos han mostrado gran interés por los datos antropológicos, las citas de la biblia antropológica no aparecen para nada en las publicaciones sobre entorno y conducta. Más aún: aunque ciertos antropólogos han realizado en los últimos años estudios sobre la interacción conducta/entorno, rara vez comunicaron sus conclusiones a miembros de otras profesiones. Ese fallo de los antropólogos forma la iniciativa en reflejo, probablemente, de la corta historia de la antropología aplicada y de que los antropólogos, preocupados por la recepción de datos, sobre culturas no occidentales y prealfabetas en rápido proceso de desaparición, han presentado poca atención a las complejas sociedades occidentales.

Nos preguntamos: ¿Qué puede ofrecer la antropología a los arquitectos y planificadores? En primer lugar, desde hace tiempo los antropólogos están interesados en la comprensión de la relación de las culturas, materiales y de las disposiciones espaciales con la estructura social, con la personalidad y la evolución humanas. El interés deriva de varias fuentes: la arqueología ha requerido información sobre el significado de la organización espacial para construir formas de vida de pueblos que han dejado, como únicos vestigios, orificios de palos, montones de desechos y fragmentos de cerámica. Los evolucionistas, interesados en comprender como el hombre se fue diferenciando gradualmente de los simios, descubrieron que la fabricación de utensilios procedió al desarrollo del cerebro, y sugirieron que el mismo proceso de fabricación de instrumentos, era algo necesario en la evolución humana. Concibieron así las reacciones del hombre en términos de un sistema que implica reciprocidad y retroalimentación positiva.

Recientemente, los semiólogos han realizado una investigación tendiente a identificar las unidades básicas del significado arquitectónico y la estructura sintáctica en que operan esas unidades. Si se logra cierto éxito en este esfuerzo, los arquitectos podrían disponer de la información que tanto necesitan.

Evidentemente, la contribución más útil de los antropólogos, a la comprensión de las relaciones entre el hombre y su entorno natural y construido surge de la propia perspectiva antropológica. Al resaltar la observación del participante, este enfoque ha exigido que el investigador se sumerja en la cultura que estudia, para comprender mejor las emociones y las actitudes de su gente.

Más aun, la perspectiva antropológica, se relaciona con la comprensión de las culturas como sistemas de adaptación coherentes (incluyendo la interdependencia de los aspectos materiales y no materiales de la cultura) y como proceso interactivo continuo, del mismo modo que entiende el proceso de evolución humana.

De manera simultánea, la influencia de la relación estructural en la conducta ha servido para sustituir el estudio de productos por el estudio de procesos. Siguiendo el programa establecido por Julian Steward, los antropólogos han:

*"... centrado su análisis en las semejanzas estructurales resultado de la interacción de habitats y culturas cuyo contenido específico enmascara un ajuste ecológico fundamental."*⁹

⁹ Mayda Andrew, *Environment and Cultural Behavior*, 1969.

2. DISEÑO URBANO

2.1 EL DISEÑO Y LA PLANIFICACION URBANA

Es importante destacar en la investigación, que hablar sobre el diseño urbano, comprende la consideración de una naturaleza cambiante de la población de cualquier ciudad. Ya no podemos hablar de una población urbana heterogénea, porque la gran mayoría de población vive en las zonas habitacionales que se generan alrededor del centro de la ciudad. Esto significa que la diversidad de conductas que caracteriza a las ciudades, comienza a limitarse hasta tal punto, que se da la mayor importancia a las actividades industriales y comerciales. Para muchos ya no existe un ambiente que no sea de trabajo, y ello tiene implicaciones importantes en el campo del diseño urbano.

Tradicionalmente, las metrópolis son el centro de la actividad financiera y bancaria. En ellas se albergan las mayores tareas administrativas y gubernamentales, además de una gran afluencia comercial y de servicios. Las ciudades crecieron y se convirtieron de pronto en los centros a donde confluían todos aquellos que pretendieran tener una formación profesional, pues en estos lugares es donde

se ubican las Universidades y los Tecnológicos, así como el habitual enjambre de instituciones especializadas en enseñanza e investigación.

Ya no es posible palntear la solución de los problemas de la ciudad a través de planos fijos de desarrollo que establezcan las condiciones racionales y únicas para diseñar la multiplicidad de elementos ambientales y formales que integran el organismo que es toda ciudad

Las múltiples condicionantes que intervienen en la dinámica de un tejido urbano no se agotan con su enumeración y análisis, de tipo racional-funcional, como se pensaba hace veinte o treinta años dentro de las corrientes urbanas. Así lo pensaba A. Rossi cuando dice:

"No sabría definir de otro modo lo que es un hecho urbano: es historia e invención"¹⁰

Es importante destacar que, no sólo el pasado histórico del lugar urbano, sino su constante devenir y su transformación, como agentes culturales, sociales y de la economía

La calle y el diseño urbano

de la sociedad que en ella vive, con sus decisiones políticas, su interrelación en un mundo de interdependencias se ven afectados en las transformaciones que tanto la ciudad como la sociedad sufren.

La afirmación de Rossi hace alusión a un hecho, que la teoría y la práctica del diseño de la ciudad, vienen confrontando desde hace ya más de dos décadas.

El diseñador urbano actual debe entonces entender la frase de el pensador alemán Helder:

"Trabajar en el proceso de transmutación, en la metamorfosis, es nuestra propia obra".¹¹

Para hacerlo hay que estar inmerso y atento a esas transformaciones, hay que estudiar la construcción de la ciudad en el tiempo, donde están presentes momentos históricos, es un proceso donde la forma urbana, cuenta con un agregado de formas arquitectónicas y ambientales singulares como resultado de una constante transformación hacia un movimiento moderno, como resultado de la vida social de cualquier urbe.

Vale la pena destacar el papel que juega la Planificación Urbana, dentro del contexto de las ciudades, la imagen y su forma, no puede entenderse, en consecuencia, como el resultado directo del diseño. Cuando un diseñador, planificador o un grupo de ellos deciden la forma de la ciudad actúan para concretar sus ideas. *La imagen de las ciudades,*

contiene siglos de historia urbana, con todas sus formas de autonomía, dependencia y de en algunos casos de procesos de dominación y del desarrollo cultural que busca reconocer sus orígenes. al sentirse ahogada por la modernidad que día con día la avasalla, por servir a los intereses ajenos a la inmensa mayoría de sus habitantes.

La mayoría de los planificadores, ven preocupados la pobreza que existe, la inestabilidad de la vida familiar, y la inseguridad que hay, ante los ataques contra personas y propiedades.

Sería una locura sugerir que los planificadores urbanos sean los únicos que pueden cambiar tales condiciones. Lo que necesitamos es una política social que fomente un sistema más equitativo de distribución de ingresos, que facilite oportunidades educativas sobre las fuerzas políticas que influyen en las vidas de las personas. Dentro de este contexto, sin embargo, el planificador urbano no debiera aceptar sin más; los problemas que plantea la existencia de estas zonas marginadas. Por ejemplo, debiera prestarse mayor atención a los problemas de seguridad en calles, plazas, automóviles y en la vía pública. Es importante diseñar espacios que permitan el desarrollo de actividades sociales, comerciales, educativas, culturales, etc., en las grandes ciudades con la suficiente seguridad para el usuario.

No podemos olvidar la importancia que tiene la seguridad pública; resulta evidente que

11. Ibidem. Pág. 20

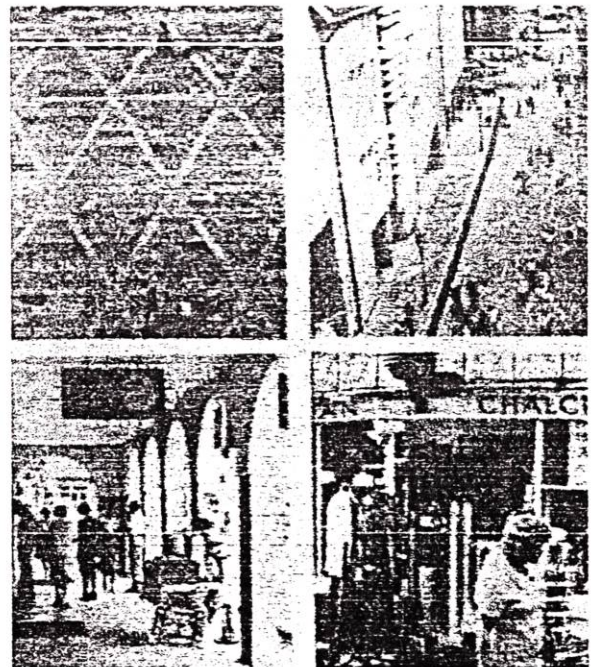
el planificador y el investigador de diseño quedarían muy limitados si sólo concentraran su atención en ese problema. Si queremos utilizar las máximas posibilidades del ambiente urbano, es esencial que reconozcamos que no podemos limitar nuestras actividades a la maximización de uno o dos factores, excluyendo los demás.

La ciudad ofrece aún cierto potencial de aprendizaje. Podemos explorar nuestro entorno, aprender cómo está organizado y cuáles son sus funciones, qué puede decirnos sobre los responsables de su realización, de qué modo se relaciona con los conocimientos históricos sean los que fueren que poseemos, si es afectivamente agradable, atractivo, interesante, aburrido u opresor, si puede servir como escenario de actividades autoexpresivas y finalmente, si nos permite actuar.

Cada una de estas actividades humanas tiene importancia por sí sola, y tal vez los esfuerzos por mejorar la capacidad del medio ambiente urbano para satisfacer éstas y otras necesidades tengan beneficios positivos inesperados en otros aspectos de la vida. *Por ejemplo si prestáramos mayor atención a hacer atractivos los espacios situados fuera de la vivienda para alguna actividad, podríamos mejorar simultáneamente la seguridad y el bienestar general de los residentes en su totalidad.*

El Instituto de Tecnología de Massachusetts realizó un innovador trabajo sobre la

imagen de la ciudad. Las investigaciones llevaron a cabo ciertos estudios donde intentaban identificar las características físicas de la forma urbana que parecen implicadas en el desarrollo de los planos conceptuales de la ciudad. En el estudio aislaron los componentes de la forma urbana que parecen influir en la claridad de los planos mentales de los viajeros urbanos. Después se sugirió un conjunto de características de la forma física que con llevan diferencias en sus imágenes de la propia ciudad. Este trabajo presenta especial interés porque formuló recomendaciones sobre la localización de funciones de servicios (por ejemplo, hospitales, comisarías de policía y escuelas) que pudieran dar a los residentes urbanos cierto sentido de control sobre esos servicios tan necesarios¹².



¹² Winkel, Gary H., Calles, Problemas de Estructura y Diseño, Edit. G.Gili, S.A., Barcelona, 1981, Pág. 255.

2.1.0 El diseño urbano

Si bien el conocimiento urbano puede ser importante para los adultos, es mucho más para los niños, quienes, a lo largo del camino por la vida deben relacionarse con el mundo, y han de entablar pactos tanto con su entorno inmediato como con los alrededores. En el proceso de aprendizaje del entorno, los niños no sólo se desarrollan cognoscitivamente, también en una situación tal que el medio ambiente físico proporciona una plataforma para experiencias de aprendizaje social. Moore (1972) indicó *"... la posibilidad de que existan relaciones sutiles entre el desarrollo cognoscitivo del niño y sus experiencias ambientales"*¹³.

Maurer y Baxter (1972) demostraron que *"...los niños de raza negra, blanca y mexicano-norteamericana que viven en la misma zona geográfica tienen concepciones diferentes de su entorno."*¹⁴ Sin embargo, en todos esos estudios ha faltado un análisis de como el aprendizaje social influye en el conocimiento ambiental.

Debería existir una investigación que pueda analizar cómo niños de diferentes edades establecen discriminaciones entre los espacios urbanos privados, semipúblicos y públicos.

El propósito de este estudio es doble: me interesa conocer si existe algún umbral de edad en que empiece a reconocerse el

entorno físico, y si tiene alguna influencia en la aparición del concepto y en su desarrollo posterior. Al analizar este problema me he convencido de que los agentes sociales juegan un papel importante como mediadores en la naturaleza del concepto público / privado. Mediante reglas explícitas e implícitas, esos intermediarios moderan y controlan el uso del espacio. Esperamos descubrir de qué modo el medio ambiente físico interacciona con las funciones de intermediario, influyendo en la comprensión por parte del niño tanto del entorno físico como de los agentes sociales que controlan ese entorno.

Hemos de aclarar que dicho estudio puede tener otro resultado. En la medida en que haya un desajuste entre las definiciones del uso del espacio que presentan los intermediarios y las actividades de los niños que están en un espacio o desean usarlo es posible anticipar varios tipos de conflictos. Recordemos que los residentes de estos espacios consideran importante ejercer cierto control en el área exterior de sus unidades de habitación.

Una de las razones de que tales áreas sean inseguras es que resulta difícil saber quién debe asumir la responsabilidad sobre ellas, y bajo qué condiciones. Los conflictos resultantes pueden llevar a una situación de descontrol, que haga que los residentes no puedan defender sus espacios contra intrusiones no deseadas.

Esperamos que este estudio demuestre los factores que implica el control del espacio,

¹³ Ibidem. Pág. 256.

¹⁴ Ibidem. Pág. 256.

no solo en los casos de las zonas marginadas, sino también en otras áreas urbanas. Si tenemos éxito, podremos utilizar un estudio diseñado para medir los aspectos del conocimiento ambiental, y determinar si los resultados pueden aplicarse también a problemas de seguridad.

Creo con toda firmeza que sólo se avanzará en la investigación de diseño urbano cuando intentemos comprender de qué modo las facetas que investigamos se relacionan con otros elementos de la vida urbana.

2.1.1 El mito de la cultura urbana

En lo esencial, puede afirmarse que el concepto básico sobre el que se ha desarrollado la sociología urbana es el concepto de *cultura urbana* (urbanismo). Se entiende por *cultura urbana*¹⁵ un sistema específico de normas y valores, o de comportamientos, actitudes y opiniones. Este sistema es la expresión de formas determinadas de actividad y organización sociales, caracterizadas por:

Diferenciación muy acusada de las interacciones, aislamiento social y personal, segmentación de los papeles desempeñados, superficialidad y utilitarismo en las relaciones sociales, especialización funcional y división del trabajo, espíritu de competición, gran

movilidad, economía de mercado, paso de la comunidad a la asociación, dimisión del individuo con respecto a las organizaciones, control de la política por asociaciones de masas, etc.

En el fondo, la cultura urbana no es más que el sistema cultural correspondiente a la llamada "*sociedad de masas*"¹⁶. A partir de las bases citadas, se habla de actitudes características de los "*urbanistas*", de comportamientos urbanos, de valores urbanos, etc. Y se encarga a la sociología urbana el estudio de estos fenómenos.

Los problemas comienzan a surgir cuando admitimos que en la definición de esta cultura el término *urbano* no es, accidental. Quien dice urbanización, dice, pues modernización; y quien dice tiempos modernos, dice sociedad capitalista liberal.

Las sociedades "modernas" (o sea sociedades industriales capitalistas), poseen un sistema cultural específico. Este sistema representa el punto final del proceso de desarrollo de la especie humana. Su instauración no tiene lugar sin dificultades. Se trata, pues, al mismo tiempo, de definir sus contornos, de estudiar su área de difusión y predominio, y de comprender las *resistencias al cambio* por parte de ciertos grupos de la población.

Este sistema es producido a partir de la configuración ecológica particular de la actividad, llamada *ciudad*. La sociedad rural se convierte en sociedad urbana produce y emite unos

2894809

15. Castells, Manuel. *Problemas de Investigación en Sociología urbana*. Edn. Siglo XXI. 6a. Edic., México, D.F., Pag. 50.

16. Tal como ha sido descrita por Riesmann y Wilensky.

La calle y el diseño urbano

valores que acaban por imponerse, incluso a las aglomeraciones rurales.

Para concluir podemos decir que la cultura urbana no es un concepto. Es, un *mito*, puesto que cuenta ideológicamente la historia de la

especie humana. La sociología urbana basada en la cultura urbana es una ideología de la modernidad, asimilada de manera etnocéntrica a la cristalización de las formas sociales que caracterizan al capitalismo liberal.¹⁷



¹⁷ Castells, Manuel. Problemas de Investigación en Sociología urbana. Edit. Siglo XXI. 6a. Edic. México.D.F. Pag. 55.

2.2 LAS GRANDES CIUDADES

2.2.0 Metrópolis o Megalópolis

Dentro del contexto de esta tesis, es de gran relevancia establecer un marco de referencia de lo que debemos considerar hoy en día una *Gran Ciudad o Megalopolis*, para tener muy claro en donde se desenvuelven los problemas de diseño urbano.

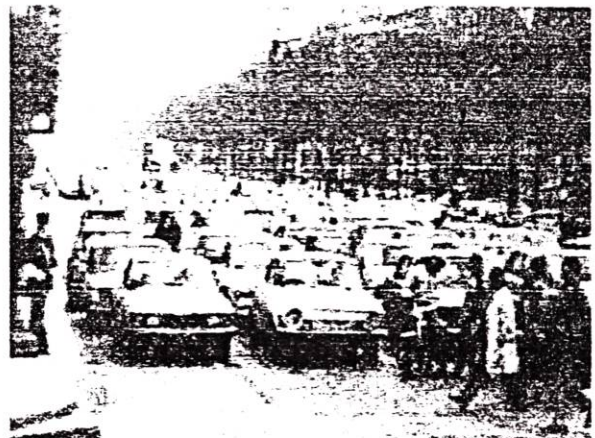
El surgimiento de zonas metropolitanas, es un fenómeno que no pertenece propiamente al siglo XX, pero en su forma actual sí representa un verdadero problema para la sociedad dentro de las ciudades.

Los nombres que han recibido la ciudad de la Polis griega a las Megaciudades actuales, conservan como un registro del lenguaje los cambios más importantes del fenómeno urbano en relación con un territorio bajo su dominio. En la antigüedad se le da el nombre de Polis

(ciudad-estado) y surge como superación del Genos (aldea agrícola) que aún mantiene un régimen social gentilicio. Conceptualmente expresa la unidad de un territorio y sus ciudades, con un gobierno formado por ciudadanos propietarios

Es importante señalar que uno de los grandes factores que influyen en la transformación de las ciudades es el excedente de población producido por el sistema de emigración que los pequeños poblados tienen y dan origen a una migración masiva y de un nuevo nombre de ciudad.

El término de Metropolitano, surge por primera vez al fundarse colonias en toda la cuenca del Mediterráneo y de ahí nace el nombre que se deriva de Meter (madre) y Polis, la denominación de Metrópolis ó ciudad madre se aplicó a las Poleis (polis en plural) que mantenían relaciones con sus colonias.



Glötz nos lo define con precisión diciendo:

*"Siempre que se fundaba una colonia, los inmigrantes... llevaban consigo del hogar de la metrópolis, el fuego que debía arder en el nuevo Pritaneo... (edificio de los primeros dignatarios)"*¹⁸.

Durante la época del colonialismo europeo se llamó metrópolis a las naciones que mantenían bajo su dominación a los países coloniales, y por extensión la actual aplicación del término designa la dominación que ejerce una ciudad madre sobre su periferia inmediata.

Otros términos que no podemos pasar por alto son Civitas (ciudad); Urbe (gran ciudad y populosa) y sobre todo Urbanus (de la urbe), lo acuñan posteriormente los romanos, en oposición a lo rural, dando cuenta de la separación histórica entre ambos términos y de aparición del fenómeno urbano.

La Megalópolis por el contrario, fue un proyecto de la antigüedad que sólo hasta nuestros días ha llegado a realizarse. Según Gottmann es:

"...un grupo de notables ancianos planeando una nueva ciudad-estado en el Peloponeso...la llamarán Megalópolis soñando en un gran futuro y esperando llegar a ser la más grande de las ciudades de Grecia...Megalópolis todavía existe y

*aparece en los mapas modernos...pero es sólo un pequeño pueblo anidado en un recodo del río"*¹⁹

El término Megaciudad, lo están aplicando empíricamente los organismos internacionales a aglomeraciones que cuentan con 4 millones de habitantes o más²⁰, con la misma lógica con que se llamó "megaton" a la carga destructora o "megabyte" a la capacidad de memoria de las computadoras.

Por lo tanto, los nombres de las ciudades sufren transformaciones económicas porque éstas recrean, remodelan y reconstruyen constantemente el espacio urbano y el territorio circundante de acuerdo a la tecnología disponible²¹.

En el siglo XVIII, con la invención de la locomotora de vapor, y posteriormente con la aparición del automóvil, vendrían a influir en el dominio territorial que sufrirían los pueblos y como normal consecuencia las ciudades.

Como las readecuaciones territoriales que sufrimos en nuestro siglo se realizan en medio de intensos cambios políticos y económicos, la percepción social de su impacto en la ciudad, de sus causas y de la orientación misma de los cambios es fuertemente polémica.

Es por eso que ha existido un debate entre la ciudad real y la ciudad deseada,

18. Glötz, Gustave, *La cité grecque*, Paris 1928, citado en: PATTETA, Ed. Blume, España.

19. Gottmann, "Las ciudades en 1950", 1964, pag.4.

20. *Habitat 1987*, Oxford University Press, 1987.

21. Entiendo por RECREAR, en el sentido de crear nuevo las nuevas soluciones a un viejo problema, p. ej. el METRO recrea la transportación entre la vivienda y el lugar de trabajo; por REMODELAR o hacer un modelo nuevo, sugerimos los cambios urbanos en diferentes épocas históricas; por RECONSTRUIR, volver a construir, nos referimos a las sucesivas modificaciones que sufre el entorno urbano.

rivalidad que se puede descubrir desde las antiguas polis griegas.

La antigua Atenas con un mayor grado de desarrollo económico genera la ciudad y lleva a ella la segregación propia de su estructura social. A la parte que alberga a la élite dirigente de esa época y le llama *Acrópolis* (sitio más elevado y fortificado de las ciudades antiguas, también llamado ciudadela) y *Atsu* (a las áreas adyacentes ocupadas por artesanos y mercaderes).

La decadencia de la Polis y el surgimiento de un tipo distinto de ciudad, dan como resultado de la crisis de su régimen político y de la incapacidad para enfrentar desde el punto de vista técnico el nuevo fenómeno urbano.

Actualmente se da un fenómeno de dominio de la ciudad industrial sobre el campo: se desarrolla al máximo la contradicción con su entorno. En la metrópoli, mediante un crecimiento que es más regional que urbano, áreas rurales quedan atrapadas en el interior de la zona metropolitana. No existe un entrelazamiento sino una sobreposición y absorción por la ciudad de las estructuras económicas y sociales de su entorno rural.

Por otro lado a partir de los años 70's se da otro fenómeno, con el surgimiento de una conciencia urbana y ecológica en la sociedad. Se trata de vincular como parte de un solo proceso a la gran concentración poblacional. La sociedad civil, ahora que los problemas causados por las grandes ciudades

(megaciudades) ponen en riesgo la sobrevivencia humana, reaparece la inquietud ciudadana por el tamaño y las consecuencias que las ciudades puedan tener. Esto ha pasado de ser un problema académico para convertirse en un problema social de la mayoría de los movimientos urbanos, tal vez siendo esta una respuesta ante el riesgo de un desastre ecológico.

Hoy es importante realizar un análisis físico-espacial de nuestras ciudades y compararlas con otras zonas metropolitanas desarrolladas, tomando en cuenta sus problemas, las relaciones sociales y económicas que se producen en ellas, pero sin tomarlas como arquetipos (modelo, tipo ideal).

2.2.1 Datos Demográficos Mundiales (Demografía Urbana)

La llamada actual «Revolución Urbana» comienza aproximadamente a la mitad del siglo XIX. Los datos demográficos más recientes nos indican una multiplicación de las ciudades y una gran tendencia a la creación de zonas metropolitanas así como el surgimiento de varias Megalópolis en el mundo, confirmándolas como la forma principal de crecimiento urbano y la tendencia hacia el siglo XXI.

Se calcula que para el 2020 el crecimiento será del 60%, si tomamos en cuenta que en sólo 35 años (1950-1985) la población mundial creció el 41%²². Hasta principio del siglo el crecimiento urbano se concentró sólo en los

²² Habitat „Global Report on Human Settlements“, 1987, Pág. 23.

países desarrollados y fue hasta la década de los 50 cuando se dió este fenómeno en los países en desarrollo. Este proceso se realizó principalmente a través de la metropolización: de 28 aglomeraciones urbanas de más de 2 millones de habitantes que existían en el mundo en 1950, se llegó a 99 ciudades en 1985; de estas 12 son Megaciudades de más de 10 millones de habitantes y las 27 que le siguen, tienen entre 4 y 10 millones cada una.²³

Este proceso de crecimiento no ha sido homogéneo, a partir de la Segunda Guerra Mundial la industrialización en los países desarrollados en Europa y Norteamérica y Japón, impulsó un crecimiento de las grandes ciudades. Debido a esto, los países de las regiones periféricas como son América Latina, África y el Sudeste de Asia, se ven inmersos en este *boom* de desarrollo urbano, centralizando este crecimiento hacia algunas ciudades (México.DF, Buenos Aires, Sao Paulo, etc).

Dentro de este análisis es importante saber cuáles son las tendencias de crecimiento de las ciudades tanto en los países desarrollados como en los que se les llama en vías de desarrollo, como México.

En los países desarrollados, aparecen las primeras zonas metropolitanas a principios del siglo XX, cuando nace la tendencia hacia centralizar y concentrar todo dentro de las grandes ciudades; para finales de los años 50, en los países del norte y oeste europeos, así como Japón y Estados Unidos más de la

mitad de su población vive en ciudades, mientras que en los países en desarrollo sólo entre el 17% al 20%.

Es en este momento cuando se acentúa el fenómeno de concentración de la población en las ciudades, la huida de las zonas rurales o hacia las metro y megaciudades es inevitable.

Un ejemplo sería analizar la región megalopolitana de Nueva York entre la región de la zona de los Grandes Lagos y la urbe de Nueva York. Gottman, la calificó como el «amanecer de una nueva etapa de la civilización moderna», dándole el nombre de ECUMENOPOLIS o ciudad-mundo. Para fines del siglo XXI otra gran fusión podría ser Tokyo y Osaka.

Sin embargo, desde 1945, cuando en los 60, existe una tendencia hacia la dispersión, las tasas de crecimiento de las grandes ciudades de este tipo de metrópolis, como ejemplo de ellas pueden ser Europa y Nueva York, esto dio origen al fenómeno conocido como «urbanización con difusión y dispersión».

Esto se debe al gran avance tecnológico, que se generó a partir de la segunda mitad de este siglo, creando nuevos escenarios económicos, que impactan directamente en el crecimiento de las periferias de las ciudades.

Las nuevas tecnologías de transporte, junto con los avances en informática y

23. O.N.U.-The Prospects of world urbanization population studies No. 101, New York, 1987, Page 142-143.

telecomunicaciones, posiblemente permitirán en un futuro enlazar ciudades distantes sin la necesidad de una continuidad urbana, dando origen a nuevas estructuras poblacionales.

En el campo, la aparición de la computadora, está influyendo de tal manera que las actividades agrícolas tienden a girar apuntando hacia las ciudades, tratando de convertirlas en actividades urbanas: edificios de invernaderos de varios pisos, controlados por computadoras, las cuales podrían producir alguna «materia prima» que generalmente se produce en el campo.

Por otro lado en los países llamados desarrollados desde los sesenta se empieza a generar, como ya lo dije anteriormente, un descenso en las tasas de fertilidad y por otro lado un incremento en la población mayor de 60 años, descenso en las familias e incremento en las personas solas. Estos cambios aceleran la transformación de las ciudades tradicionales y nos marcan sensibles cambios sociales y económicos.

Esta disminución en el crecimiento demográfico de las metrópolis de países desarrollados no significa que el proceso de crecimiento se invierta sino que se está transformando en un nuevo despliegue urbano con una tendencia a la creación de bloques de desarrollo en las periferias, dando origen a nuevos puntos de concentración.

Y mientras, qué está pasando en las grandes ciudades de los países no desarrollados como la Ciudad de México o muchas ciudades de América Latina. De nuestra parte la industrialización forma el motor que mueve

estos grandes núcleos de trabajo. Estas grandes empresas que se dieron a partir de 1970 en aquellos países con una infraestructura urbana e industrial, constituyeron un gran impulso hacia la urbanización.

Dentro de estos países en vías de desarrollo que pudieron generar un crecimiento industrial, también generaron los mayores índices de urbanización, formando así zonas metropolitanas en sus principales ciudades (Buenos Aires, Sao Paulo, Rio de Janeiro, Guadalajara) y en una de ellas se está generando la primera región megalopolis del Tercer Mundo, la Ciudad de México.

Además se están generando la fusiones entre varias ciudades como son Tijuana, B.C.N. en México y San Diego, California en E.U., entre 2 países, primera en el continente; otro caso es Porto Alegre, Brasil y Montevideo, Uruguay.

Desde 1950, tanto a la Ciudad de México como a Rio de Janeiro ya se les consideraba como las dos primeras metrópolis de Latinoamérica.

Ahora bien según estudios de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) para finales de siglo se contarán con 9 Megaciudades, con cerca del 90% del total de la población urbana latinoamericana.

El caso de la Ciudad de México, es la ciudad con mayor número de habitantes, siguiéndole Sao Paulo, Brasil, las 2 consideradas Megaciudades con una tendencia cercana a los 30 millones de personas para fines de siglo, le siguen tres : Lima-Callao, Río de

La calle y el diseño urbano

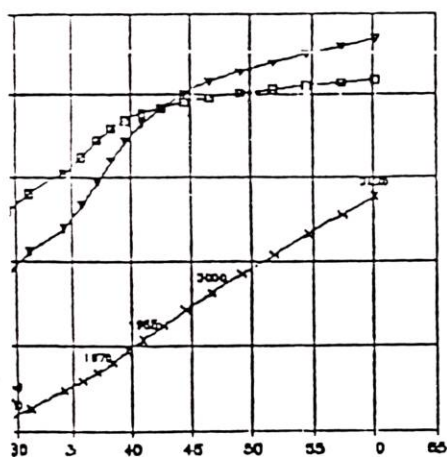
Janeiro y Buenos Aires con aproximadamente 10 millones y otras siete que posiblemente serán: Bogotá, Santiago, Caracas, Belo Horizonte, Guadalajara, Monterrey y Recife, con entre 3 y 7 millones cada una. Entre todas ellas sumarán aproximadamente 120 millones de habitantes para el año 2000, sólo entre 12 ciudades, la misma cantidad que el total urbano de Europa occidental en 1989.

En el caso de la Ciudad de México, es importante destacar que la formación de la región llamada «Megalopolitana», es el predominio de su ciudad principal y las

desigualdades regionales resultantes gestadas desde la época de la colonia y reforzadas en cada hito²⁴ de su desarrollo y que la actual enorme concentración económica de la zona conurbada de la Ciudad de México, se debe a la impotencia del país, para desarrollar otras regiones de este. Es importante en este punto destacar que:

"...la concentración territorial de la industria en este lugar, no sólo fué un efecto de la concentración del poder político, sino que ella misma apuntalo la construcción de su hegemonía sobre el resto de país"²⁵

TENDENCIAS DE LA URBANIZACION MUNDIAL

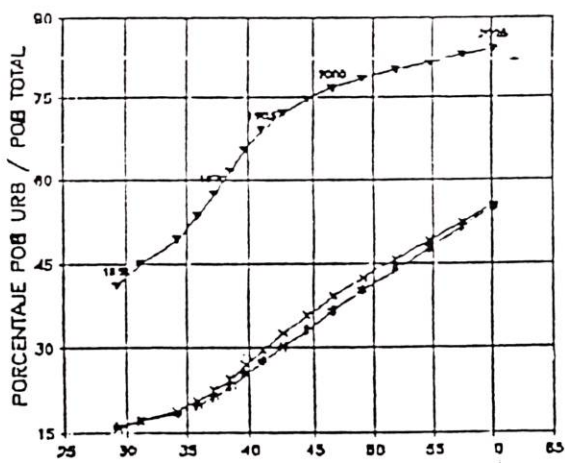


POBLACION URBANA MUNDIAL

REG. DESARROLLO

REG. PERIFERICAS

MEXICO



POBLACION URBANA MUNDIAL

—X— AFRICA

—△— AMERICA LATINA

—●— SUD ASIA

24. Hito. Se define como «Cosa importante que sirve de punto de referencia»

25. Conferencia «Megaciudades de fin de milenio». Mtro. En Arq. Javier Delgado, del Centro de Ecodesarrollo.

2.3 ESTRATEGIAS DE INVESTIGACION EN EL DISEÑO URBANO

Ya he indicado con anterioridad ciertas áreas que serían temas apropiados de investigación del diseño urbano.

Si queremos evitar el cientificismo, deberemos ser capaces de describir el entorno con claridad y de discernir estrategias de investigación alternativas. Sin embargo, en muchos casos los investigadores violan algunos de estos principios. Además de no ampliar los conocimientos, los estudios realizados de modo inapropiado crean un clima tal, que la utilidad de la investigación se degrada. No pretendo ofrecer reglas inequívocas de investigación, pero creo que existen varios factores que todos los investigadores habrían de respetar si desean efectuar alguna contribución valiosa a la comprensión de ese campo inmensamente complejo y amplio.

El uso del análisis de conductas, puede aplicarse con éxito a los espacios externos al entorno construido. Por ejemplo, si preocupara el desarrollo de un parque urbano, no tendría sentido preguntar a la gente qué tipo de modelación de paisaje les agradaría. Porque ese enfoque supondría ya; que uno de los objetivos primordiales de un parque es el placer estético que proporciona el paisaje. Mucho mejor sería una estrategia inicial que determinase cómo utiliza la gente en realidad los parques, y con qué objetivos. Dentro del propio entorno se podrían identificar diversos tipos de visitantes, se podría aprender más sobre la utilización de calles, parques, jardines

y plazas, se podría determinar la amplitud del entorno que exigen los visitantes para apoyar sus diversas actividades, podríamos cuestionarnos de qué modo se interrelacionan esos usos y de qué modo podría lograrse una adaptación mayor del parque a las necesidades de los visitantes.

Estos ejemplos de análisis tan breves de conductas, pueden ser la clave, ya que demuestran cómo debe el investigador identificar cada una de las mayores posibilidades de conducta que ofrece un entorno. Las prioridades asignadas a esos comportamientos, los juicios sobre la capacidad del medio ambiente para satisfacerlos y sus relaciones mutuas han de basarse en un examen empírico de diferentes alternativas ambientales. Este proceso implica, a su vez, que una técnica de medición única nunca resulta adecuada para ilustrar la complejidad de un entorno.

Toda investigación llevada a cabo en entornos urbanos tiene implicaciones en la planificación y diseño. Lo cual nos lleva a otro principio. Siempre que sea posible, la generación de datos de investigación deberá juzgarse en términos de su utilidad potencial para quienes deban tomar decisiones. Simplemente, no sería correcto que olvidáramos la consideración de cómo y de qué forma los datos de investigación pueden adaptarse a las necesidades de quienes toman decisiones ambientales que, a la larga, nos afectan a todos.

3. LA CALLE Y LA CIUDAD

Busqué en muchos lugares cómo definir la palabra, y la definición que más me gustó de «Calle», la encontré de William C. Ellis y la define así:

"Una carretera relativamente ancha a diferenciada de una "vereda" o un "callejón", dentro de una ciudad o de un pueblo, que discurre entre dos hileras de casas. Por lo general, dispone de aceras y calzada. Se llama así también al conjunto formado por la carretera y las casas adyacentes".²⁶

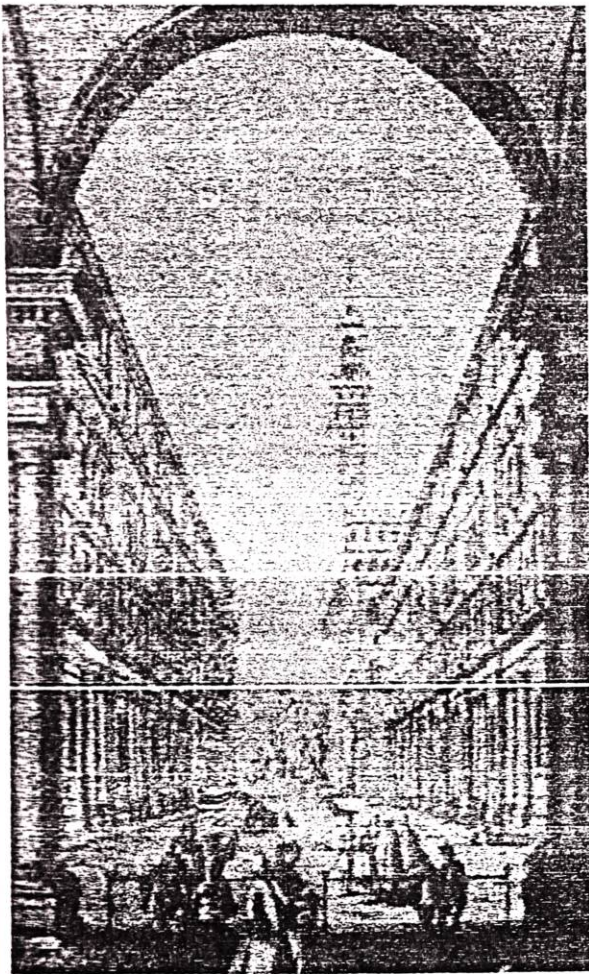
Los diccionarios de la Lengua Española e Inglesa, contienen numerosas definiciones de este tipo, y todas ellas señalan la naturaleza múltiple, peculiar y coherente de la calle; es al mismo tiempo una carretera y un lugar, y no se puede separar de los edificios que la bordean. La interdependencia de todos estos elementos y funciones informa las características esenciales, sean estas buenas o malas, de la calle. La calle ha evolucionado, a través de la reforma cultural que el tiempo ha ido dándole. Hoy en día, sin embargo, las calles son en menor medida, parte integrante de nuestra vida urbana. En líneas generales, ponemos en tela de juicio la calle, como concepción y como institución; en nuestra estructura urbana pública, no

obstante, las calles han sobrevivido frente a cambios tecnológicos y sociales. Como dan a entender las múltiples variantes que aparecen en el diccionario, las calles todavía tienen la potencialidad necesaria para enriquecer nuestras actividades individuales y nuestra concepción colectiva del medio urbano que compartimos. Este hecho nos fuerza a examinar todas las facetas de tales elementos urbanos básicos, desde sus funciones hasta sus propiedades esenciales, para su mejor entendimiento y utilización. El presente estudio aísla algunas propiedades formales de las calles con objeto de destacarlas y establecer unas bases con las cuales sea posible indicar si estas propiedades son de desear en las ciudades en que hoy vivimos.

La orientación de este trabajo es más bien restrictiva; se limita a tratar las calles urbanas, aunque haga alusión a las cualidades intrínsecas de todas las calles. Omite los caminos, las carreteras y las autopistas, ya que son algo ajeno a la naturaleza múltiple de las calles. Su marco de referencia es específico, la relación física entre los edificios y los espacios libres de las ciudades, reduciendo ambos elementos a su estado básico de sólidos y

²⁶ Ellis, William. «La Estructura espacial de las Calles». Edit. G. Gili. S.A., Barcelona, España. Pág. 125.

Arq. Luis Alfonso Peniche C.



vacíos. Esta estructura incorpora el componente conceptual de percepción, lo que nos permite ocuparnos tanto de lo que sabemos como de lo que simplemente vemos. Genera así mismo imágenes tipológicas sin las cuales sería imposible representar o entender la mayor parte de las relaciones formales que se producen entre las calles y edificios.

3.1 LA CALLE Y SU HISTORIA

La calle, a través del tiempo, ha tenido grandes transformaciones y se ha visto atacada desde distintas perspectivas, en los países anglosajones y escandinavos han intentado postular formas de asentamiento urbano en las que la calle estuviera desprovista de la función que tuvo en el pasado.

Pese a estos proyectos utópicos, a los «booms», de la construcción y de las fuertes innovaciones tecnológicas (ferrocarril, automóvil, elevador, televisión, computación), las funciones de la calle sólo se han modificado, pero no se han alterado para sé irreconocibles, en las ciudades actuales. Sin embargo la deformación que han ido sufriendo preocupa a los sociólogos desde hace ya varias décadas. Desafortunadamente, su disciplina no es prescriptiva: describen, clasifican y determinan causas. Pero no se han dado a la tarea de resolver los problemas sociales. Las decisiones de transformación, de cambio, son de tipo político.

Paradójicamente, esto es especialmente importante en la actualidad, dado el fuerte impacto de la tecnología en el uso de la calle. Tanto la tecnología como el transporte tuvieron un efecto transformador en ella. Por consiguiente, quienquiera que se ocupe del desarrollo de patrones de ciudad debe postular modelos para el futuro desarrollo de

patrones de ciudad, tanto como de calles. Un programa de renovación urbana que sólo sea un paliativo que la patología de las calles es inadecuado en la situación actual. El Diseñador Urbano y el Urbanista deben contemplar la presión que desea ejercer en el progreso tecnológico en términos de su propia visión del futuro más deseable para la ciudad.

El Urbanista y el Diseñador están hoy en día en la posición de responder a problemas creados entre la velocidad que vive el ser humano y la máquina (automóvil), tomando el lugar del ingeniero mecánico, creando autos cada vez más rápidos y grandes o dar la razón al consumidor y dedicarse a diseñar vehículos menos poderosos, más pequeños, más seguros y más limpios. La decisión de cuál de las dos tendencias debe seguirse puede llamarse económica, pero es, en última instancia, política.

En este punto me gustaría examinar qué es o qué esperamos de la calle, ya que esta es el «movimiento urbano institucionalizado». «Un individuo puede abrir o marcar una senda el bosque, pero si no es seguido por otros, su senda nunca será un camino o calle, porque el camino y la calle son «instituciones sociales», y es su aceptación por la comunidad lo que les da el nombre y la función». Así lo define Joseph Rykwert en *"La Calle: el sentido de su historia"*.²⁷

²⁷ Rykwert, Joseph. «La Calle: el sentido de su historia». Edit. G.Gili, S.A., Barcelona, España, 1981. Pág. 23.

3.1.0 El significado de calle

En este punto me gustaría hacer un paréntesis, o bien tratar de examinar el origen que esperamos de la calle. Esta se deriva del latín "callis", que significa senda, camino, vía en poblado o bien puede significar denominación de un pueblo que depende de otro, como si estuviese dentro de él²⁸. Otra derivación que encontré fue la palabra "street", del inglés, que viene del latín "sternere", y que significa pavimentar; así esta raíz "str", que se refiere a la edificación y construcción, sugiere que una superficie se

distingue de su entorno en alguna forma física. Se encuentra en el alemán en "strasse", que significa una superficie apartada del uso público o bien en la palabra italiana "strada", la cual sugiere algo similar a la anterior: estas pueden incluir espacios con pocas y simples demarcaciones, sin una conexión necesaria con las demás calles. Por lo tanto, no necesariamente lleva a alguna parte, sino que puede terminar en una plaza o en un callejón sin salida.

La historia urbana explica frecuentemente el crecimiento y la prosperidad de la ciudades por su posición en el cruce de rutas comerciales.

²⁸ Diccionario de la Lengua Española.

3.2 USO DE LA CALLE

3.2.0 Las ciudades y las calles

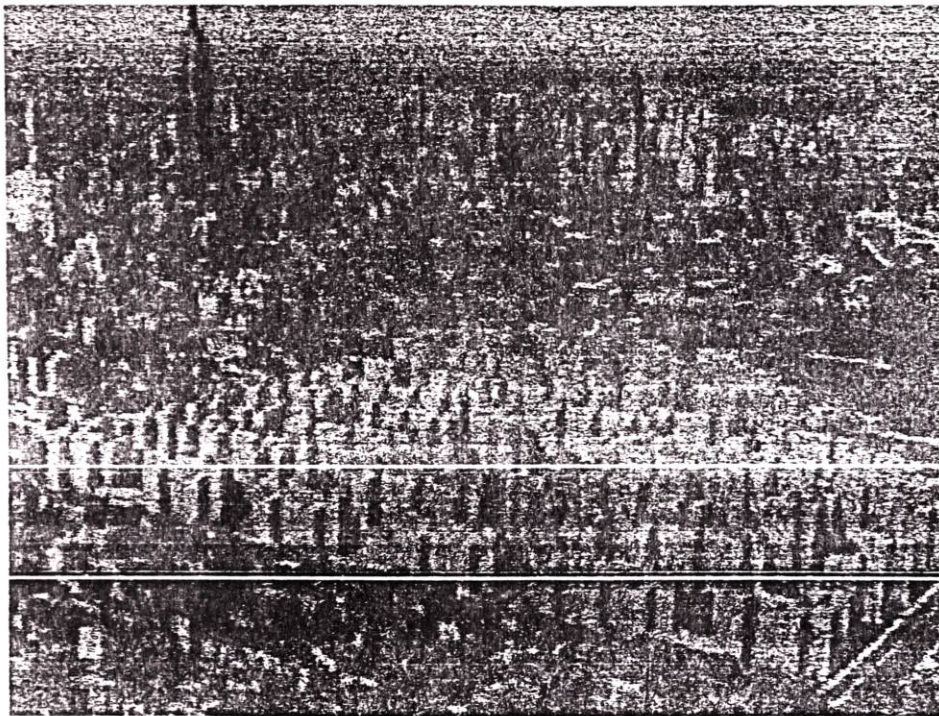
Las ciudades occidentales de hoy son, de un modo predominante, una combinación de dos concepciones físicas generales.

Podríamos describir una de ellas como la de una ciudad en la que las calles y las aberturas parecen haber sido cinceladas en lo que alguna vez fuera masa sólida de materia. Debido a que la impresión de que se hubiera dado forma a los espacios a partir de una estructura de edificios más o menos contiguos,

esta organización puede interpretarse como estructura de espacios; imagen que corresponde a la ciudad tradicional. Creemos que esto es un dato aplicable a las ciudades físicas de muchas culturas, pudiendo servir de ejemplo a las ciudades construidas desde la Antigüedad hasta principios del siglo XX. La otra concepción es la de la ciudad que asemeja un espacio abierto, donde se hubieran introducido edificios como si esos fueran objetos colocados sobre un plano, a causa de que, en este caso, los edificios son claramente los elementos generados, esta organización puede interpretarse como estructura de sólidos. Tal imagen ha



correspondido también a ciudades de todas las épocas. Sin embargo, se suele pensar que es una concepción ideológica contemporánea, como por ejemplo la megalópolis de New York.



3.2.1 Forma, Uso y Significado de las Calles

Las secciones precedentes rechazan el concepto de una forma funcionalmente determinada o de una conducta arquitectónicamente determinada.

El reconocimiento de relaciones inclusivas de las personas en el entorno requiere un modelo que permita una adaptación flexible entre la forma, la actividad y el significado, mientras se pone mayor acento en alcanzar

una mayor especificidad en nociones, tales como gamas de uso, apoyo o inhibición ambientales, y límites del uso coexistente o simbiótico.

Estas nociones son confirmadas por otros observadores, críticos de la sociedad y de la psicología, entre ellos R.D. Lang que dice:

“El medio físico ofrece incesantes posibilidades de experiencia, o bien las limita. El significado humano fundamental de la arquitectura deriva de ello. «La gloria de Atenas», tal como lo expresara Pericles con tanta lucidez y el horror de tantos aspectos de la megalópolis moderna se deben a

La calle y el diseño urbano

que la primera realza la conciencia humana, mientras que la última la limita".²⁹

El medio físico en cuanto fundamento de apoyo o inhibición también está presente en la obra del sociólogo Herbert Gans, pese a que este se cuenta entre quienes afirman que el medio físico:

"...tiene un impacto muy pequeño en las pautas de conducta y los valores de la gente".³⁰

Concentra su atención en las prioridades.

Sus principales ataques se dirigen contra los planificadores económicos, sociales y políticos que otorgan los escasos recursos existentes para objetivos tan cuestionables como nuevas viviendas de clase media situadas en zonas urbanas, a donde deberán desplazarse personas que tienen ya pocos recursos y menos oportunidades. Gans también cuestiona, pero solo a nivel secundario, las ventajas de la planificación física de tales proyectos, incluso para los privilegios, que reciben las nuevas unidades.

No cabe duda de que debe reevaluarse la planificación pública. Sin embargo, aparte de esta reevaluación, la actual inadecuación y mala distribución, junto con el cambio de la demanda, requerirían la reestructuración del medio físico. Se puede demostrar fácilmente, que incluso estaría de acuerdo en que sí importa lo que se reestructura y cómo se lleva a cabo esta reestructuración.

El programa debería lograr una planificación que respondiera más a las necesidades de la gente, nivelando el desequilibrio que se advierte entre los distintos tipos de planificadores. Acentuando sus propias diferencias con los anteriores planificadores. Gans afirma lo siguiente

"...cuando estudié las personas y las comunidades, resultó que su noción de la buena vida tampoco tenía mucho que ver con el uso de la tierra, las viabilidades públicas y las autopistas. Se preocupaban por el trabajo, los ingresos, la salud, la familia, los vecinos, amigos, la iglesia, y, si eran propietarios de una casa, por el espacio, la comodidad, el status y los valores de las propiedades".³¹

La distinción entre las preocupaciones de los planificadores y las de las personas se apoya en gran medida en la distinción entre lo que, en este contexto, resultan palabras específicas y denotativas, como trabajo, familia e iglesia, y un término abstracto como uso de la tierra. Si el uso de la tierra, por ejemplo, se traduce en escuelas y tiendas de comestibles, y por tanto en la educación y la adquisición de comida, tenemos temas que representan así mismo preocupaciones importantes de la gente. De igual modo, coincidiendo con una de las preocupaciones de la gente citada por Gans, también el "espacio". Es una de las principales preocupaciones de estos planificadores. Finalmente, Gans tendría que aceptar que la gente no es indiferente a la existencia y

²⁹ R.D. Laing, "The Politics of Experience". Edit. Penguin, 1967, Pág. 28

³⁰ Gans Helbert, "People and Plans", Pág. 9.

³¹ Gans Helbert, "People and Plans", Pág. 9.

localización de las autopistas. En suma, Gans insinúa un conflicto genérico entre la gente y los planificadores físicos, cuando, como mucho, los datos que aporta, indican la conclusión mucho más limitada, de que los planificadores frecuentemente ignoran la relación de sus términos abstractos, con las necesidades específicas de las personas.

La conclusión lógica de tales afirmaciones tiende no, al descuido de la planificación física, sino al intento de lograr una mayor

congruencia entre el medio físico y la cultura de los usuarios. No se pueden separar las decisiones de que tipo de cultura de las decisiones sobre opciones y distribución de los elementos físicos. A un nivel más profundo, más allá de las polémicas, ésta parece ser también la posición de Gans. Dejando aparte la polémica, pues, se pueden adaptar provechosamente varias de las formulaciones de Gans como hipótesis de las relaciones de la gente con el entorno.

3.2.2 El entorno social y físico

En cualquier contexto dado, existe un sistema social con sus gamas de valores y normas sociales que define y evalúa .

Cuando el ejemplo que da Gans sobre el parque, afirma

*"No es solo el parque, sino las funciones y los significados que el parque tiene para las personas que lo utilizarán lo que afectará la realización o no de los objetivos del planificador. El parque propuesto por el planificador es sólo un «medio potencial»: el sistema social y la cultura de las personas que lo usarán determinarán hasta qué punto el parque llega a ser un «medio efectivo». Sin el parque, los beneficios emocionales y estéticos previstos por el planificador no pueden realizarse, pero si la gente para la cual fue planificado no lo usa, tampoco se lograrán estos objetivos".*³²

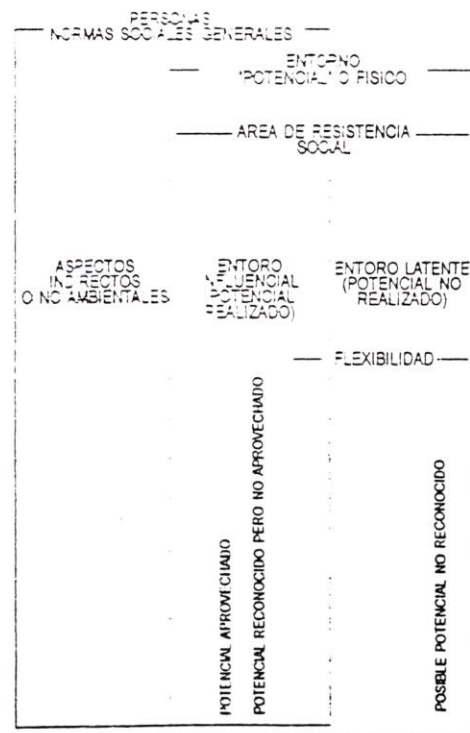


Figura 1. Los entornos social y físico generan entornos influyente y latente.

³² Gans Halbert, "People and Plans", Pág. 6.

La figura anterior, contribuye a la conceptualización de los ambientes descritos, también nos lleva a la conceptualización de un potencial no realizado, o medio latente. Así pues, tenemos:

Medio ambiente potencial: Es el medio físico; un campo de acciones e interpretaciones potenciales. El índice de esta potencialidad podría denominarse la resistencia del medio.

Medio ambiente influyente: Es el medio potencial realizado; aquella versión del medio potencial que es manifiesta o implícitamente adoptada por los usuarios.

Medio ambiente latente: Es el medio ambiente potencial no realizado; el grado en que está latente junto con el potencial reconocido pero no explotado del medio ambiente influyente, puede llamarse la flexibilidad del medio.

Estos medios permiten realizar algunas observaciones sobre cómo relacionar el ambiente físico con otras preocupaciones expuestas en este capítulo.

La noción de los medios influyentes múltiples refuta el concepto de determinismo físico. Dentro del mismo espacio físico, los diferentes individuos tienen diferentes entornos influyentes. De igual modo, el medio ambiente influyente intersubjetivo de la sociedad cambia con el tiempo sin que necesariamente la forma física. El concepto de medios influyentes, implica tanto que la actividad y los significados son interdependientes del medio físico, como que esta no es una relación determinista.

A su vez, estas observaciones sobre las relaciones múltiples, no deterministas con el

medio ambiente, implican que los medios potenciales e influyentes. No son medios con usos y significados estrictamente prescritos.

Como por ejemplo, las autopistas, como el ataúd, son entornos tan limitados que se asemejan a instrumentos fuertemente constreñidos a propósitos específicamente utilitarios. Quizá continúen prestando estos servicios instrumentales, o quizá se vuelvan obsoletos. Resulta difícil imaginar que algo más de una pequeña parte de las autopistas evalúe a otro tipo de usos.

Muchos edificios viejos y sectores antiguos de la ciudad, con complejos modelos de uso e historia aún más complejas, nos proporcionan ejemplos de medios altamente latentes. Especialmente, los sectores de la ciudad rara vez son medios diseñados, sino artificios en el sentido antes mencionado, productos de la actividad humana pero no del diseño humano. Estos ambientes tales, que han evolucionado, ajustándose pieza a pieza, en el transcurso del tiempo, a las cambiantes demandas de uso o de significado, escapan a cualquier uso o significado globalmente prescrito al mismo tiempo que incorporan muchas partes estimulantes y positivas.

Se pueden diseñar instrumentos y se pueden aceptar y manipular artefactos, pero, ¿se pueden diseñar medios ambientales que se ajusten al propósito inicial, sin ser limitados por este?

Seguramente, sí; la complejidad y la articulación, que permiten usos y significados múltiples y cambiantes, mientras también poseen

la especificidad necesaria para mantenerlos y servirles de apoyo, son factores que contribuyen a ello, tal vez necesariamente. Tales medios ambientales pueden servir de soporte para los múltiples y superpuestos "modelos de ecología".

La relación de la descripción de la forma física con la actividad y los significados pueden plantearse del modo siguiente:

El medio físico, tal como existe en cualquier punto del tiempo (pero conservando también la información de una referencia temporal)

El medio ambiente potencial, se caracteriza por tener límites de actividad y significado, aunque sea difícil dar una descripción inalterable de los mismos.

El medio ambiente influyente, en el modo de usos y significados seguido en una realidad. Este modelo relativo a las alternativas, debe ser explicado mediante su congruencia.

Quizá sea deseable, pues, elaborar la congruencia en el interior de una serie de relaciones más específicas; por ejemplo, un espacio de ciertas dimensiones y tales y cuales características físicas puede tener un potencial virtualmente ilimitado; si se le da un uso limitado, podrá servir de soporte para la coincidencia relativamente independiente de una serie de otras actividades, numerosas, pero no ilimitadas; su uso como "Iglesia", por ejemplo, puede establecer niveles de significados antes desconocidos que se refuerzan mutuamente, resultando colaboradores respecto al medio ambiente mismo y a su

uso; su empleo para otro tipo de reuniones numerosas puede hacer que el hecho de proporcionar comida resulte una actividad necesaria.

Este modelo de medios físicos y sociales interactuantes también sugiere algunas observaciones sobre la forma de intervención. Prestando una especial atención al medio ambiente influyente, susceptible de cambio mediante la acción o por el medio social o el físico.

Intervención no física:

a. Intervención sociocultural en el medio influyente, que no conduce a ningún cambio físico manifiesto

Intervención sociofísica con énfasis social:

a. Mejora social conducente a la adaptación, (mejora física) del artificio.

b. Reforma estructural de la sociedad conducente a la reformulación o reestructuración del medio.

Intervención sociofísica con énfasis físico:

a. Reestructuración o reformulación física del medio con orientación sociocultural.

b. Postulado de medios latentes para una realización no programada y posible en el medio influyente.

De estas cinco categorías, quizá las más útiles para la comprensión de nuestro pasado reciente sean la tercera y la cuarta; la diferencia entre la segunda y la tercera puede definirse como el grado de cambio social deseado, mientras que las categorías primera y quinta,

la puramente social y la de alcance físico/formal con consecuencias sociales previamente desconocidas, pueden considerarse extremos que limitan las categorías intermedias.

En el periodo moderno, las posiciones mas ambiciosas clasificadas bajo el apartado tercero y cuarto, las subclasificadas como reformulaciones, las ocuparon los filósofos sociales y los idealistas arquitectónicos y urbana tendencia a generar su sociedad deseada, a través de los efectos del nuevo entorno sobre el usuario. Los segundos proponían nuevas ordenaciones espaciales y nuevos órdenes formales para las ciudades, nuevas tipologías de medios que se concebían como condensadores sociales, agentes del cambio social.

Las dos posiciones más moderadas respecto a la reestructuración de la sociedad o de la ordenación física fueron quizá los modos de intervención más típicos, y siguen siendo los procedimientos más aceptables tanto para los planificadores como para la sociedad.³³ La figura 2 nos da una representación gráfica de estas formas de intervención.

A la derecha, las dos series de medios sociales y físicos forman una intersección que proporciona la serie común de medio influyente, y también la subserie de medio latente (tal como parece en la fig. 1). Estas casillas son atravesadas por cinco intervenciones.

Los puntos y las fechas de la derecha esquematizan muy someramente las relaciones típicas del modo siguiente:

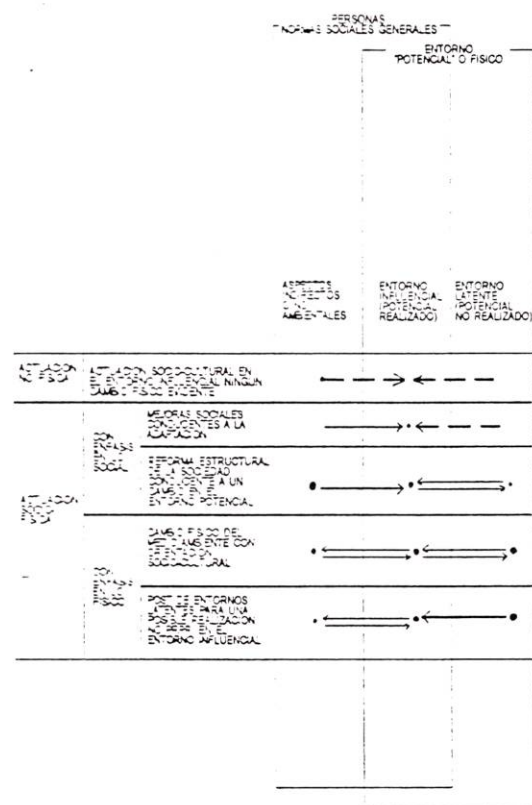


Figura 2. Tipos de actuación de la planificación para cambiar el entorno influyente.

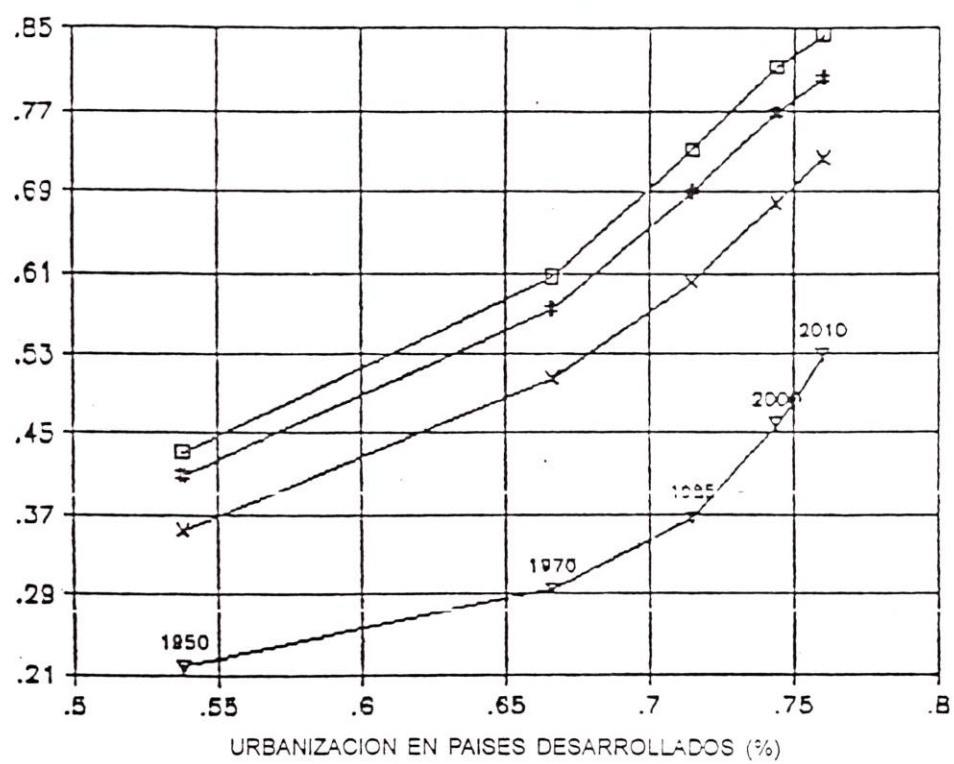
Intervención 1 (no física):

La acción emprendida se dirige al ámbito social y tiene impacto en el medio influyente, si cambiara el medio físico. Dado que este cambio es el medio influyente conduciría a una mayor realización del potencial del medio físico, puede producirse un desplazamiento desde el medio latente al potencial realizado.

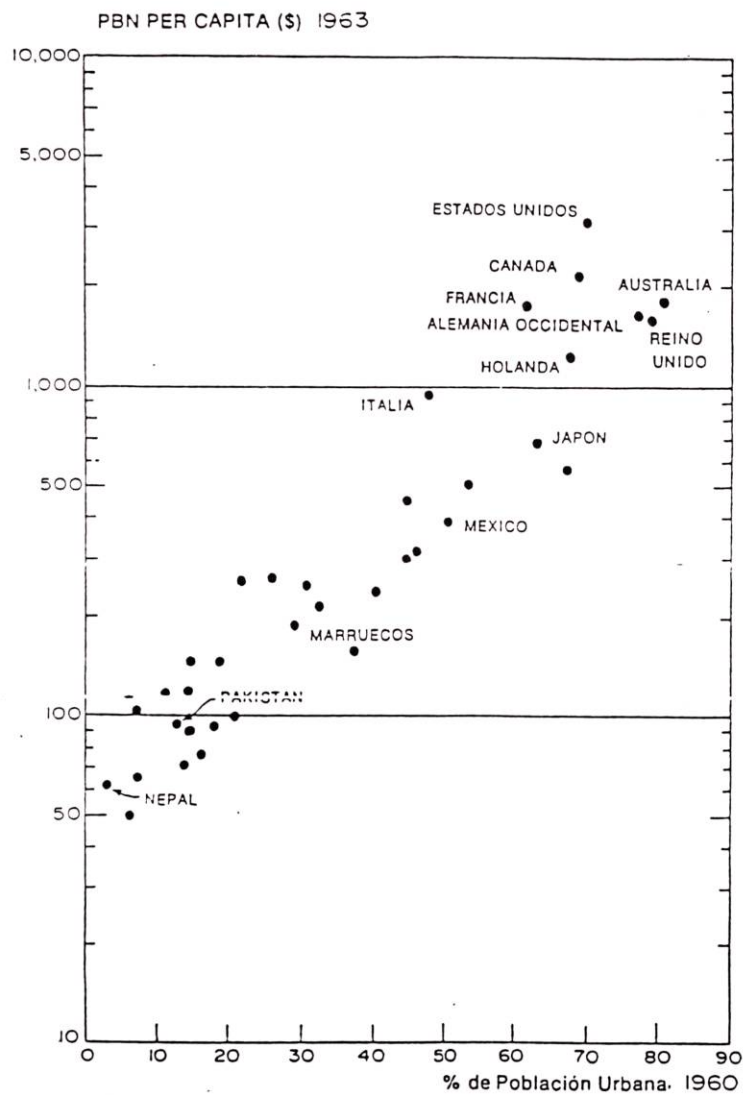
33. Stanford Anderson. Calles. Problemas de Estructura y Diseño. Edit. G. Gili. S.A. Barcelona 1981. Pág.17.

URBANIZACION LATINOAMERICANA

Tendencias por grupo



- TIPO A
- ×— TIPO B
- ▽— TIPO C
- *— TOT AM LAT



Fuente: Por ciento rural: *World Urbanization, 1950-1970*, Vol. I, Kingsley Davis, Population Research Monograph Series, N° 4 (Berkeley: Universidad de California). Distribución del PBN de la renta nacional: U.N. *Statistical Year Book*, Tablas 191 y 186. Tomado de W. F. Smith, "Is Urban Land a Factor of Production?" en *Land Using Activities*, W. F. Smith, ed. (Berkeley: Center for Real Estate and Urban Economics, Universidad de California, 1970), págs. 58-59. Nota: Datos limitados a aquellas naciones con poblaciones de más de diez millones de habitantes en 1960.

Intervención 2 (mejora social):

Un enfoque modesto que pretende mejorar los problemas sociales. Consiste generalmente en acciones emprendidas con cierta preocupación social y con pretensiones de adaptar el artificio. También aquí el medio latente puede salir a la luz o incluso cambiar ligeramente, pero no en forma intencional.

Intervención 3 (reforma estructural de la sociedad):

Un enfoque ambicioso que incluye a los utopistas, pero no se limita a ellos. Son intervenciones fundamentales dirigidas a problemas sociales, políticos o económicos, pero con la conciencia de que el medio físico está entrelazado con estas estructuras. Así se espera e incluso se busca un cambio en los medios influyente y latente.

Intervención 4 (cambio físico con conciencia social):

El enfoque que comprende las intervenciones típicas de los arquitectos en sus momentos más lúcidos, dirigido inmediatamente al medio físico pero con la intención de mantener la conciencia de la existencia de un medio sociofísico interactuante.

Intervención 5 (postulación de medios latentes):

La actuación se dirige intencionalmente al medio latente, modificando y generalmente aumentando esa latencia para favorecer su uso social en forma no coercitiva y no programada.³⁴

En resumen, deberíamos subrayar cuatro

puntos que guardan estrecha relación entre sí. Dentro de una definición amplia de la ecología cultural o humana puede concebirse una subcategoría de ecología urbana que examine las interrelaciones de la gente, sus actividades, y el medio urbano

La principal preocupación de los arquitectos, planificadores y clasificadores físicos es mejorar lo que normalmente resulta un aspecto débil de este campo: "la capacidad para describir y ofrecer hipótesis explicativas del medio físico como variable dentro del sistema urbano total"

El concepto de uso y significado del espacio urbano, contribuye a hacer evolucionar a los arquitectos y sociólogos desde una descripción estática y defensiva del cuidado, a una descripción que explique las redes de relaciones que se intersectan dentro del campo estructural de la ciudad física y sobre todo hoy día de las grandes "megaciudades" de nuestro planeta.

La homeostasis es fundamental para la continuidad de un sistema; puede definirse dinámicamente en términos de una trayectoria estable. La homeostasis es, pues, un concepto que no refuerza necesariamente el «STATU QUO». Sin embargo, cuanto más dinámica deseamos o planeamos que sea una situación social, tanto más refuerza el concepto de homeostasis, la importancia de un medio resistente y flexible.

³⁴ Ibidem. Pág. 17.

3.3 FORMA DE LA CALLE

La forma en apariencia accidental de nuestras ciudades probablemente es el reflejo de la vida urbana contemporánea. Sin embargo existen una serie de constantes ambientales que podrían proporcionar una mayor intencionalidad y consecuencia al papel que desempeña la calle urbana.

La preocupación urbana contemporánea se encuentra dividida entre una cierta nostalgia por la cohesión ambiental como expresión de comunidad y un sentido de disgregación de las funciones de contacto y de intercambio humano dentro de un entorno cada vez menos denso y más privado. Las actividades de la calle y a lo largo de la calle originaron que ésta asumiera

un rol de condensador social y de lugar de intereses comunes. De forma similar las calles más conocidas y el centro de la ciudad vinieron a simbolizar los intereses colectivos y los valores de la comunidad circundante. Hoy en día, «el automóvil» se ha apoderado de estos espacios públicos. La satisfacción de la demanda de transporte privado y la forma en que se organizó el tráfico usurparon el rol principal de la calle urbana: ser escenario al aire libre de las comunicaciones e intercambios, función que trasladaron al interior de los edificios.

La comunidad de los países de Norte, Centro y Sudamérica, encuentran sus orígenes en ciertos valores étnicos, económicos, sociales, religiosos e históricos.



A menudo, las funciones que puede llegar a tener la calle dentro de una comunidad o un barrio son ambiguas, y también a menudo quedan conscientemente poco definidas. No cabe duda que la calle tiene muchas connotaciones negativas y positivas; tanto los usuarios como los arquitectos han llegado a considerar la calle, en el mejor de los casos, como un componente secundario y residual de la ciudad. La generalización del automóvil, del teléfono y de la televisión, redujeron drásticamente el uso de la calle; en muchos contextos de la nueva creación, se ha borrado totalmente su función social y pública.

3.3.0 Analisis de los tipos de calle

La descripción que nos da Víctor Caliendo, en su estudio sobre los principales entornos de calles en Norteamérica menciona que estas se clasifican en diferentes tipos de calle y que posteriormente en el capítulo "Tipos de Calles" enunciaré.

Es importante prestar una especial atención a los términos uso público y escenario de actividad. Apuntamos, así mismo, la existencia de una zona de transición entre el dominio de lo público y de lo privado.

El extremo de la parte accesible al público viene delimitado por una frontera del uso público. Dentro de esta zona de transición, hemos descubierto una serie de usos y

actividades que remiten a grupos o a individuos. Estos escenarios de actividad son una medida parcial, si la zona de transición es un elemento activo del uso y del significado de totalidad del espacio de calle.

3.3.1 Tipos de calles

La lista que se expone a continuación resume los tipos principales de las calles norteamericanas, reseñando las calles concretas que se han analizado como modelo. Si bien en este trabajo no se presentan de una forma exhaustiva todas las calles, si se toman en consideración las características más destacadas de cada una de ellas.³⁵

a) Calles residenciales

1. Edificios de poca y media alzada.
2. Edificios de alzada media y gran alzada.

b) Calles mixtas comercial-residenciales

1. Edificios de poca o media alzada.
2. Edificios de alzada media y gran alzada.

c) Calles comerciales

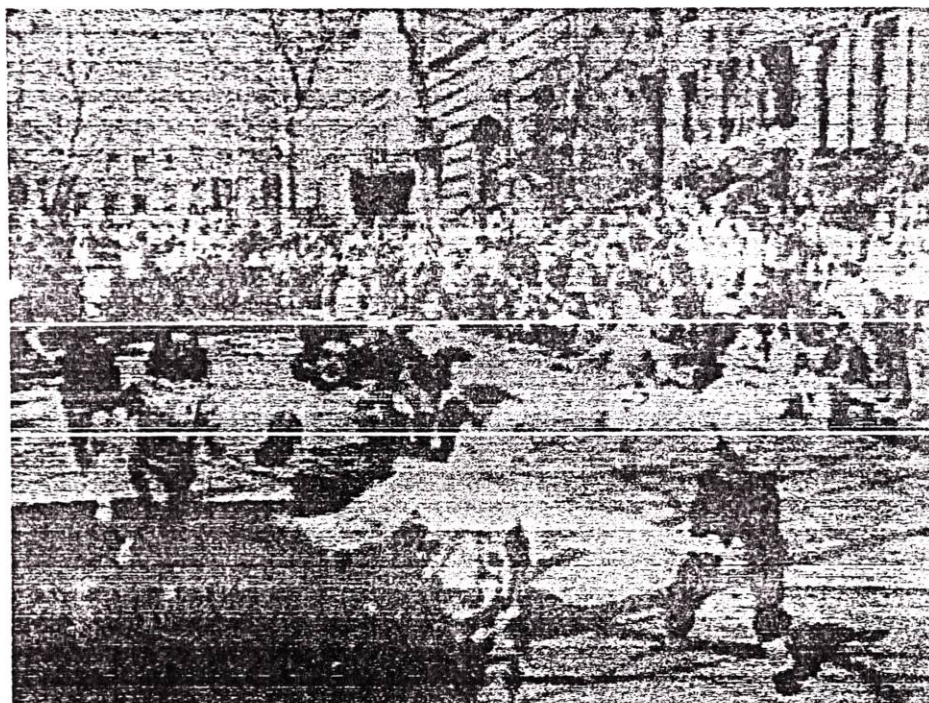
1. Edificios de poca y media alzada.
2. Edificios de alzada media y gran alzada.
3. Entorno a base de calles interiores.

Los entornos presentados responden a los principales tipos de propuestas que normalmente se llevan a cabo en las ciudades.

³⁵ Caliendo, Víctor. "Un estudio sobre los principales entornos de calles norteamericanas". Edit. G.Gili. S.A., Barcelona, España. 1981. Pag. 161-162.

Al resaltar la naturaleza complementaria e interdependiente que a menudo tienen los diferentes tipos de calle, hemos intentado elaborar una serie de alternativas a estas propuestas. Estas no pretenden ser exhaustivas, como tampoco pretenden tener una definición

rigurosa; se trata más bien de señalar las limitaciones de la importancia excesiva e indebida, que a menudo se ha dado a las tipologías de los edificios y a la planificación que el uso del suelo, ha impuesto a la forma y el uso de las calles.



La mayor parte del diseño urbano actual se muestra más preocupado por una limitada estructura perceptiva de las formas urbanas, que por un análisis de su organización latente. Este estudio investiga ciertos esquemas organizativos y categorías conceptuales del entorno, e inicia una investigación en el campo del proceso formativo que informa el diseño de las calles. En este trabajo se sugiere una serie de actitudes a adoptar con respecto al

diseño. Las tipologías de diseño, sin embargo, no deben tomarse al pie de la letra, ya que esto limitaría la consecución de una síntesis exhaustiva de las formas y de los usos que afectan a los entornos-calle.

Tal como demuestra este trabajo, rara vez es provechoso reducir las situaciones ambientales, y en particular el diseño de la calle, a una forma tipológica básica.



3.4 ASPECTOS SOCIALES DE CALLES Y PLAZAS DENTRO DEL DISEÑO URBANO

3.4.0 Antropología y sociología de las calles

Los abundantes estudios sobre las calles, realizados por ingenieros de tráfico, demuestran nuestro interés en conseguir que aumente la velocidad y el futuro del tráfico; pero las observaciones sobre los seres humanos en la

calle, y el análisis del cómo, cuándo y por qué de su actuación, puede decirse que no existen.

Si bien los estudios de los distritos y delegaciones comerciales intentan, en cierta manera, enlazar los aspectos del entorno con la conducta humana, el resto de la investigación ignora en gran parte el aspecto arquitectónico

de lo que debieran ser estudios de la integración social-ambiental, de ahí que el arquitecto o el investigador de desarrollo zonales poco pueda aprender sobre las relaciones hombre-ambiente, a partir de aquellos datos.

La escasez informativa se deriva, por lo menos en parte, de la visión predominante de la calle únicamente como lugar de paso. La dificultad de la investigación, por otra parte, es un reflejo de nuestra comprensión, aún primitiva, de las relaciones hombre-entorno.

Podemos hacernos algunos cuestionamientos importantes como los siguientes:

¿Cuál es la interacción de las personas o de los grupos con los entornos de las calles?

¿Qué aspectos de la calle (dimensión espacial, facilidad de servicios, disponibilidad de transporte) tienen efectos más significativos en las estructuras de uso humano?

¿Existe alguna relación entre una rica cultura callejera y un alto grado de cohesión y satisfacción social?

¿Influyen determinados trazados de las calles en los esquemas de integración humana?

Aunque estas preguntas rara vez han sido formuladas, algunos arquitectos, planificadores y urbanistas que estudian estos y otros entornos han planteado cuestiones similares. Sin embargo, los resultados de algunas investigaciones acerca del tema han sido desalentadoras e incluso en ambientes más cerrados y recogidos, en los que las variables se controlan con mayor facilidad. No ha surgido ninguna norma general sobre la conducta especial humana que pueda proporcionar pautas sobre diseño; este fallo procede, a su vez, de la falta de un concepto que pudiera ordenar los datos.

3.4.1 Antropología y diseño

Los antropólogos han adoptado visiones totalizadoras y han avisado del peligro de la aplicación de teorías etnocéntricas, pero rara vez han participado en la planificación, por el contrario se ha acudido a ellos, después de la realización de un proyecto, para que explicaran por qué no se había conseguido un objetivo de planificación.

Los escasos antropólogos que han realizado una investigación de enfoque arquitectónico, han proporcionado cierta bibliografía, que sirve de base para reconocer la ciudad como una organización de multiclientelas y que refleja la preocupación creciente por el número de estrategias diferentes; de enfoque del entorno; para adaptarlo a realidades políticas, sociales y económicas. Estas estrategias pueden diferir totalmente de la concepción de los arquitectos o de los planificadores. Las normas culturales y subculturales, las preferencias y los valores, alteran la naturaleza de la relación entre habitante y entorno, y las interpretaciones de un planificador culturalmente ingenuo, pueden oponerse al comportamiento real de los sujetos.

La evidencia sugiere que el hombre soporta todo tipo de privaciones, con tal de mantener el modelo cultural que da significado a su vida y que incluso funciona para adaptarlo a su hábitat. Al prestar mayor atención a las estructuras de organización subyacentes en la cultura y al influir, en consecuencia, en los esquemas de distribución de viviendas, el planificador aumenta su posibilidad de éxito.

Desgraciadamente, con mucha frecuencia nos sentimos inclinados a considerar caprichosos

o carentes de sentido los esquemas culturales de los demás. Desde la óptica de nuestra propia superioridad cultural, tendemos a despreciar las prácticas de los nativos tachandolas de acientíficas y, por ende, de inválidas. La investigación antropológica ha mostrado que incluso los tabúes y las supersticiones, ayudan a definir el sistema de normas de una sociedad, deberemos prestarles una seria atención.

La consideración de las culturas como sistemas adaptativos, desvía nuestra mirada de los fenómenos de superficie, relativamente triviales, y la dirige a la interacción continua entre estructuras tecnológicas, políticas y otras (por ej. religiosas), en la creación de formas sociales y espaciales. Incluso, al aligerar a los investigadores de la carga de especificar la dirección de una relación determinada, el enfoque fomenta el análisis de los procesos de interacción.

Como y dónde se impone un cambio, no depende de ninguna noción preconcebida sobre la prioridad de lo físico sobre lo social, ni de lo social sobre lo físico, sino que la respuesta, ha de basarse en un análisis detallado del propio proceso.

Si la necesidad de un cambio, depende totalmente de nuestra capacidad para juzgar, si la vida de la población que estudiamos es o no satisfactoria, al mismo tiempo, no debe constituir una intromisión en los derechos y necesidades sociales de otros. Si el cambio es necesario, la comprensión de la naturaleza de la organización social, debiera ayudarnos a decidir dónde afectar el cambio y cómo llevarlo a cabo controlando a la vez, otros cambios en el conjunto cultural.

Aunque en el campo antropológico continúe la discusión sobre la mayor o menor dificultad que entraña efectuar un cambio en el sistema tecnológico o en el ideológico, cierto consenso sugiere que las intervenciones estructurales alteran el sistema de relaciones que organiza una cultura, produciendo así un cambio mas rápido. Y no deberían fomentarse sólo para satisfacer el capricho del planificador, por conseguir su propio tipo de orden.

Por otra parte, si el cambio es necesario, es porque las vidas de los habitantes no son satisfactorias (hecho claramente visible en nuestra sociedad en los índices de malestar que provocan la crisis económica y social reflejada en ingresos reducidos, alta mortalidad infantil, predominio del crimen, de la violencia y de los desórdenes emocionales, y las quejas de las mismas personas sobre sus vidas), lo que debemos intentar es el cambio de los sistemas de relaciones que mantienen unas estructuras de adaptación antisociales y antihumanas. Una de las formas de conseguir tal cambio, consiste en la intervención sobre la forma organizativa de la fuerza de trabajo, y sobre la distribución de empleos de una sociedad. Pero allí, donde ha intervenido la tecnología apoyada por dispositivos políticos, resulta igualmente necesario alterar las relaciones de poder entre los grupos, de forma que aparezcan oportunidades de trabajo.

Tan sólo actuando así, podremos efectuar cambios significativos tanto en las estructuras sociales como en las psicológicas.

El cambio en los sistemas de relaciones puede significar el cambio en las configuraciones culturales: por tanto, mediante una juiciosa planificación urbana y un cuidadoso estudio

La calle y el diseño urbano

del mensaje simbólico del espacio, del tiempo y de los objetos del entorno construido, el arquitecto y el planificador conseguirán la introducción de entornos con una mayor atracción social.

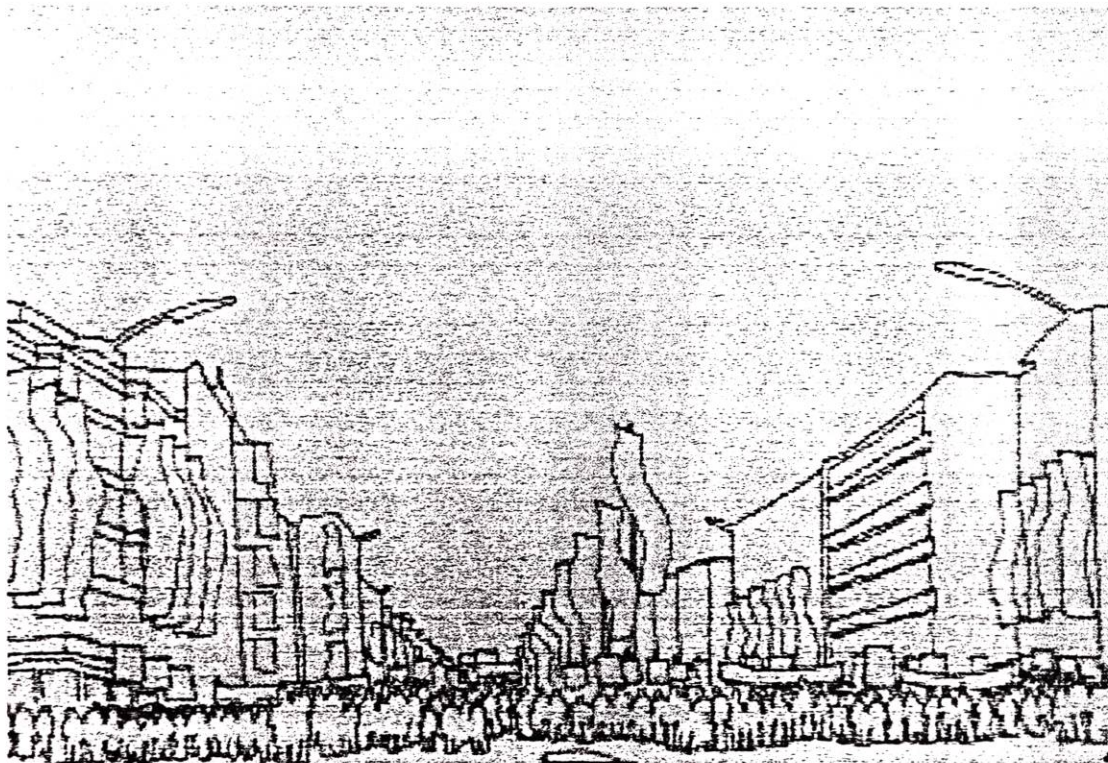
Dada nuestra obsesión por producir entornos que sean a la vez auténticos y bellos, debemos reconocer que uno de los mejores procedimientos no radica simplemente en qué hacemos por los demás, sino en cómo podemos hacer que sean ellos los participantes activos en sus propias vidas. Un cambio de calles para que permitan o limiten el acceso, un cambio en el número y tipo de servicios de una calle, un cambio de configuraciones de los límites de barrio, o de la estructura de proporciones como son:

*color

*escala

*o circulación

Todo ello puede resultar importante. Pero hemos de admitir que gran parte del malestar que intentamos eliminar es, en realidad, resultado del desarrollo de sistemas políticos que han erosionado gradualmente los lazos sociales más orgánicos de la ciudad y del pueblo, y los han sustituido por sistemas legales y políticos superordenados. El sistema estatal estratificado, ha desarrollado métodos complejos para conseguir que los grupos diferenciados jerárquicamente en nuestra sociedad, acepten sus grupos y posiciones, y se adapten lo mejor que puedan a los entornos físicamente degradados y a una estructura social degradante.



Si bien los sistemas estatales, han permitido y fomentado el desarrollo del sistema de energía, cada vez más eficiente, al mismo tiempo que han incrementado los contactos pacíficos entre una red cada vez más amplia de grupos humanos, su éxito ha supuesto un precio elevado para parte de quienes constituyen las capas inferiores del sistema. La política gubernamental que fomenta la movilidad espacial y la inestabilidad familiar, ha erosionado los soportes que en otro tiempo mantenían la independencia social, limitando incluso en muchos miembros de sus capas inferiores la capacidad de participar en la sociedad más amplia. Decisiones gubernamentales de ese tipo también parecen tener efectos profundos, y no necesariamente beneficios, sobre quienes sí participan: el aumento de la necesidad de privacidad. El educar a los hombres en la imagen de la máquina, parecen ser al mismo tiempo factores deshumanizadores y destructores del atributo básico, que diferencia al hombre del animal: la necesidad de aprender, y la capacidad de aprender solamente en un contexto social.

Si tuviéramos que estudiar y cambiar las calles, habríamos de dar prioridad al establecimiento de un nuevo complejo de relaciones entre los residentes, el gobierno y los responsables del cambio. El respeto antropológico por los valores culturales, es un primer paso para conseguir ese objetivo.

3.4.2 La calle como artificio cultural

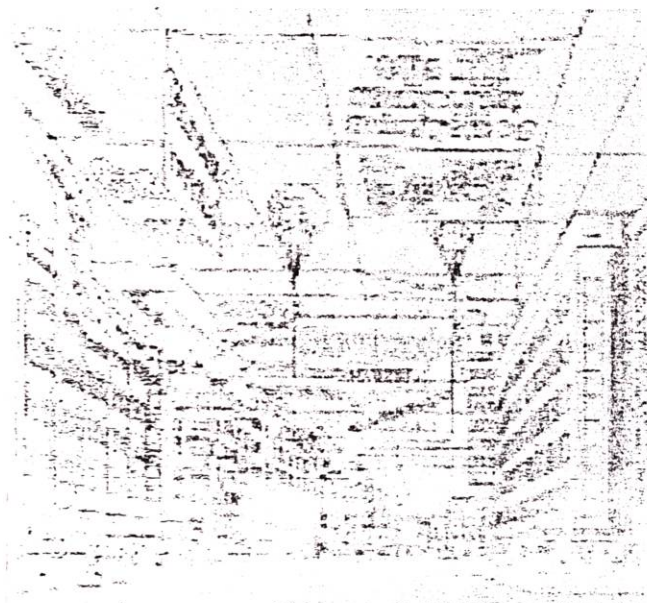
Podríamos enumerar muchas razones que expliquen la reducción de la vida social cotidiana, que se desarrolla en el espacio público urbano:

los automóviles, la televisión, los imperativos económicos que hacen ruinosos los negocios pequeños y personales, y les obligan a ceder el paso a los grandes e impersonales supermercados, el aumento del crimen y de la violencia en las calles etc. La tesis de esta investigación es que las calles, como cualquier otro aspecto cultural, reflejan el proceso de adaptación de la cultura al entorno. El declive de nuestras calles, es sólo comprensible en el contexto de las configuraciones tecnológicas y sociopolíticas cambiantes de nuestra sociedad (por ejemplo, la industrialización y la centralización creciente). Un examen del aspecto y del papel de la calle a lo largo de la historia, sugiere que las calles siempre han sido la expresión tangible de la estructura de relaciones de la cultura en que aparecen y el medio para considerar, amenazar o mantenerse dichas relaciones.

La escasez de estudios sobre la forma, significado y uso de la calle, implica que toda revisión debe realizarse sobre la base de unas hipótesis semejantes a las descritas, con el ánimo de una investigación profunda que busque hipótesis mejores.

Si concebimos la calle «como un lugar de interacción social» que enlaza finalidades, la calle parece no existir en los niveles más simples de la sociedad humana.

En las civilizaciones primitivas podemos identificar los senderos que salían del pueblo y se dirigían al campo circundante; podemos encontrar caminos rituales, senderos reservados a las mujeres en el período menstrual e incluso, pistas que conectaban asentamientos diversos. Es evidente que las definiciones y diferenciaciones de los sistemas de calles han crecido, y han



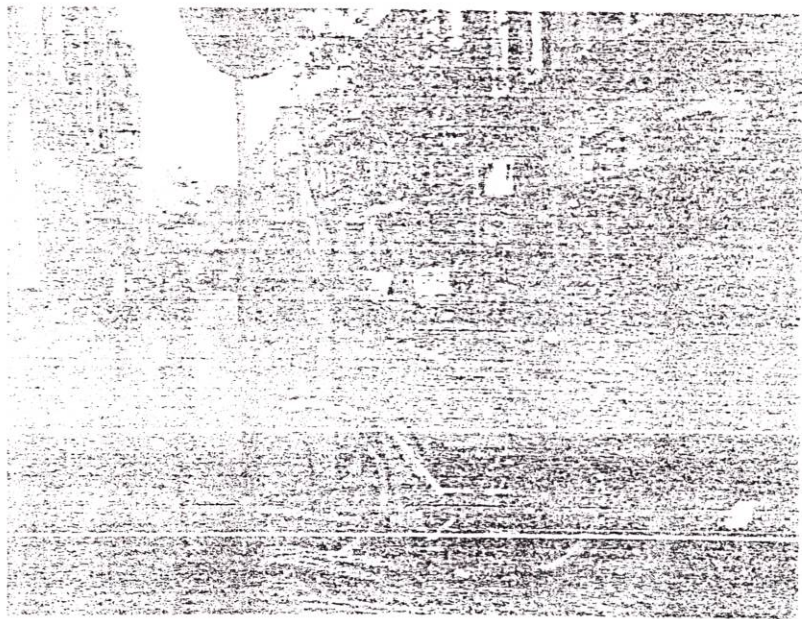
adquirido mayor complejidad al mismo ritmo que la sociedad. Hoy día, el papel de la calle y la naturaleza y el contenido de la interacción social varían con la clase, el grupo étnico, la estructura de edades y el tipo de especialización del barrio.

Con la suburbanización, las calles han desaparecido: la misma acera queda con frecuencia limitada a una estrecha senda peatonal y, en algunas urbanizaciones, ni siquiera existe.

En las áreas centrales de la ciudad, la situación es más o menos idéntica: los edificios altos, presentan firmes fronteras con la calle que sirven para mantener la separación. Sólo en los suburbios y en los reducidos enclaves étnicos y zonas residenciales de oficinista, la calle aún parece funcionar parcialmente como lugar de vida pública. En los enclaves étnicos, presenta con frecuencia procesos que recuerdan ese tipo de pueblo donde el orden moral y sus valores se refuerzan mediante redes

callejeras. La evolución de la tecnología con sus correspondientes presiones económicas y la proliferación de instituciones oficiales, y la irrupción en la calle de funciones municipales y estatales sugieren que el papel de la calle en la actualidad rara vez se concibe en términos de una vecindad inmediata; al actuar como enlace, más que como lugar, la calle sirve ahora para mantener el orden de entidades políticas mayores.

Cada vez se reconoce más la calle por su capacidad de tránsito, y no por su capacidad de ofrecer un entorno para una gama de comportamientos humanos ricos y diferenciados. Los controles sociales, las sanciones, las normas y las leyes reflejan normas nacionales más que locales; sólo aquellos segmentos de nuestra sociedad a los que se niega el acceso a la cultura general, o bien aquellos con una devoción normalmente atípica por la identidad de la comunidad, pueden mantener un sistema de normas específico de una vecindad.



Esta visión breve y esquemática de la evolución de la calle sugiere que:

1. La Calle y la estructura de asentamientos, de la cual aquella es parte integrante reflejan y ayudan a mantener formas determinadas de organización social necesarias para la adaptación. Las calles apoyan una forma de vida particular o una estructura o unas relaciones determinadas al ofrecer barreras y enlaces que ayudan a regular la cantidad de interacción social de los grupos. Las calles y las estructuras de asentamiento parecen también tener cierto efecto en la limitación de la interacción social entre los grupos. La importancia de la calle como centro de información se desvanece al aumentar la alfabetización y el desarrollo de los dispositivos de comunicación.

2. La emergencia de la calle, marca la aparición de un concepto de intimidad y propiedad privada, y parece inseparable de la intensificación de la producción necesaria para generar un excedente. La aparición de la calle, es vital para el nacimiento de la ciudad y de la civilización.

3. Conforme avanzamos en la escuela de la organización social y tecnológica, la especialización en otra área de la vida se refleja en la creciente especialización de la calle. El aumento del número de instituciones, crea una red de relaciones sociales, que lo entrecruza todo y que ayuda a enlazar más la sociedad; al mismo tiempo, la proliferación de organizaciones y cofradías crea cada vez más instituciones privadas o exclusivas. Este desarrollo se refleja



también en la calle, con la aparición, en primer lugar, de calles gremiales, y más tarde de zonas de trabajo especializadas, zonas residenciales separadas y calles utilizadas solamente con objetos comerciales o recreativos.

4. El desarrollo de un sistema de clases estratificado especializa aún más las calles, creando barrios separados para las diferentes clases de la ciudad. Las calles que sirven a clases diferentes reflejan a quienes sirven por la naturaleza de sus servicios y por las diferencias en sus ritmos diarios, semanales, mensuales y anuales.

5. La creciente centralización del poder se afirma en la redistribución de la forma de la ciudad. Inicialmente, el nacimiento de una esfera política separada se corresponde con la presencia de sistemas de parrilla, radiales, o de distritos. Más tarde, las calles se aplican favoreciendo la perspectiva y el dominio visual. La ciudad ya no es una entidad autocontenida, sino un nódulo en una red nacional. La ciudad capital, normalmente de plano radial, simboliza el poder y el control central.

6. Al igual que las viejas formas de adaptación y de organización social se reflejan en formas de calles determinadas y en trazados de pueblos y ciudades, también podemos suponer que nuevos niveles de adaptación tecnológica y de creciente control centralizado exigirán y están exigiendo reajustes en todas nuestras instituciones urbanas. El gradual intervencionismo de las funciones del gobierno central en asuntos estatales y ciudadanos resulta evidente incluso en nuestros días, y los efectos de estos cambios, así como los efectos de una tecnología automatizada, quedarán patentes en

la calle. El éxito de la automatización plantea el espectro de la devolución de la cultura que puede haber surgido por las necesidades de los grupos humanos de asignar roles específicos a hombres y mujeres como resultado de la forma de vida cazadora.

Separado del trabajo como base de interacción mutua y de cooperación, el hombre parece enfrentarse con un vacío tan peligroso como prometedor, que le exige encontrar una nueva base de organización social. Las sociedades pueden mantenerse unidas por sistemas estatales poderosos crecientemente centralizados. Los peligros de ese desarrollo son demasiado evidentes. El gobierno, separado de todo sistema de obligaciones sociales mutuas, y alejado incluso del trabajo que ha dado significado a su vida, el hombre parece naufragar. La influencia de esta centralización del poder en las calles resulta evidente en la importancia dada a la calle como enlace más que como lugar. Dicha importancia destruye las pequeñas fronteras de grupos y con ellas, las relaciones orgánicas características de esos grupos.

3.4.3 El Hombre y la ciudad peatonal

Tras comprobar que la monocultura del coche amenaza con barrer nuestras calles a las restantes funciones deseables del espacio público, se debe pensar en tomar medidas de salvación para los restos de actividades humanas que quedan en él. Para asegurarse el no perder todos los encantos de nuestras urbes, progresivamente degradadas por los procesos

de destrucción o restauración, se puede imitar la propuesta de Walt Disney, quien construyó una pequeña ciudad modelo, donde incluye algunos de los aspectos más queridos de la cultura urbana que se llamó "*Disneyland*", pero se olvidaron algunas cosas de la ciudad ideal, por lo que se construyó un segundo modelo mejorado. Este se llamó "*Disney World*". En ambos, lo típico es que uno no se desplace con el coche, sino con sus propias piernas.

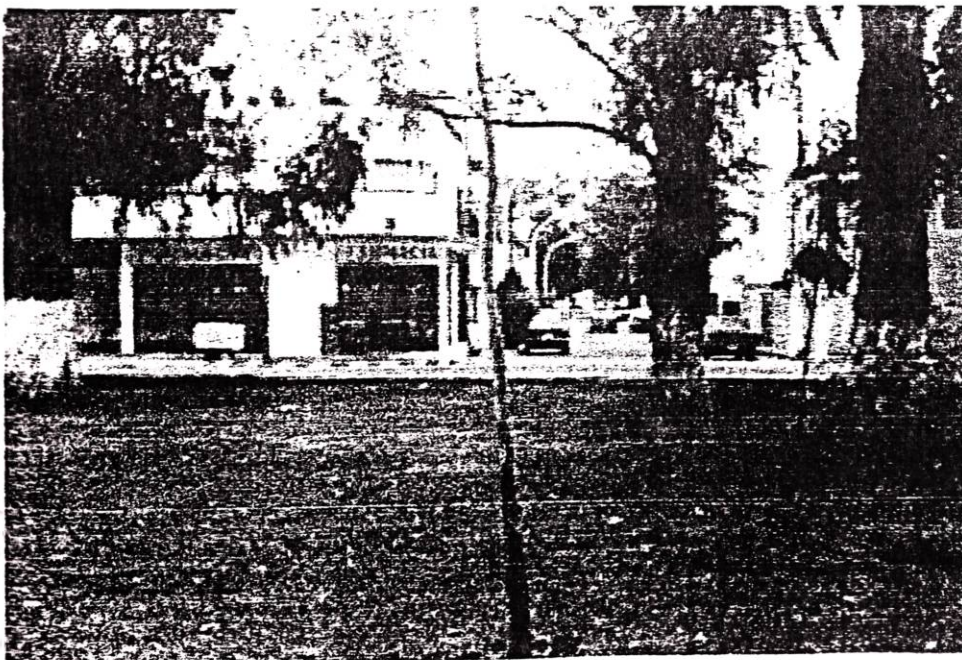
Tras los grandes ingresos reportados por Disneyland y Disney World, otras ciudades - menos ideales pensaron en la forma de imitar estas parodias. Existe un acuerdo general según el cual una ciudad que se precie no puede vivir sin su Disneyland. A estas reservas para la cultura urbana se les llama "*zonas para peatones*", que viene a ser parte de mi propuesta en esta investigación.

3.4.3.0 Animar el comercio

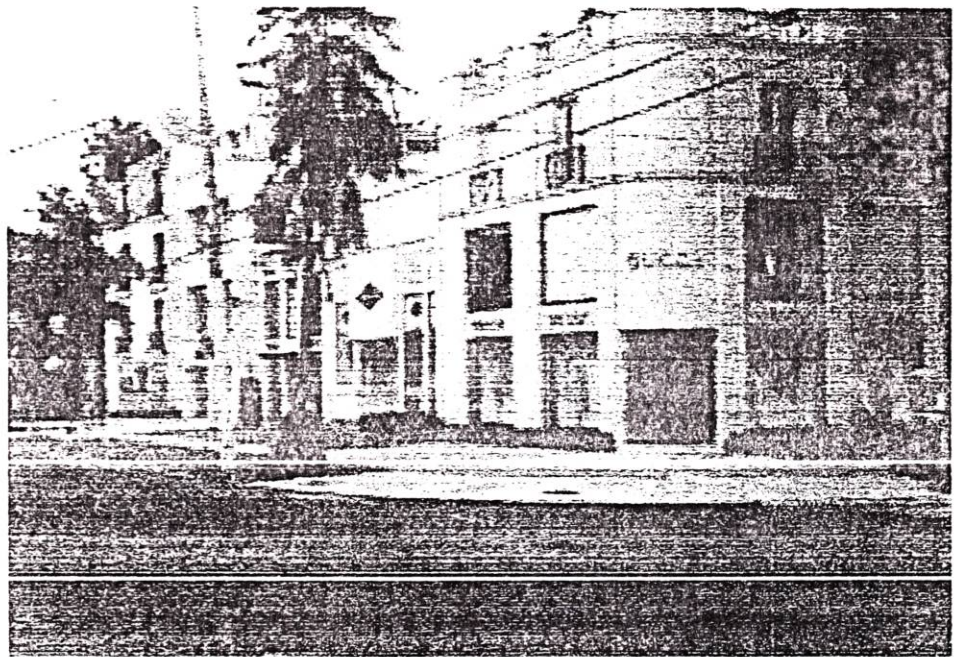
En una época como la que estamos viviendo en el mundo entero de crisis sobre todo económica es importantísimo animar el sector comercial, sobre todo en las grandes ciudades, ya que este sector influye directamente en otros factores citadinos.

Antes de ridiculizar la *igualdad máximo consumo = carácter urbano*, debemos recordar que los centros de las ciudades están amenazados en todo el mundo por enfermedades mortales.

Las casas y tiendas vacías, los edificios abandonados y una oferta deficiente son signos de muerte. Sin ofertas atractivas y, sin una atmósfera agradable, vienen pocas personas al centro, y sin los impuestos de los negocios



florecientes no pueden cubrirse, los costos de la infraestructura de la ciudad. *"Para mantener la ciudad viva, debe animarse al comercio."*



3.4.3.1 Iniciativas de los comerciantes

Una iniciativa de los comerciantes en las ciudades debe ser transformar su calle y favorecer las compras en el centro, atrayendo a los clientes de la periferia. *"Fuera coches"*, podría definir esta acción, que ha tenido éxito en Europa y Norteamérica como un ejemplo para países como el nuestro. En esos lugares se desarrolló una amplia red de caminos en el centro, se consiguió una atenuación del tráfico, como consecuencia, se favoreció el vivir en el centro de la ciudad.

3.4.3.2 Hay que crear espacios agradables para vivir

Si la ciudad no ha de ser transformada como el ejemplo de Disneyland, entonces, debemos de hacer propuestas para lograr una ciudad confortable.

En primera línea, se trata de dar una estructura agradable para las personas. La ciudad para peatones no debe ser únicamente una zona central para compras, sino un espacio en el que las personas puedan andar, relajarse a través de la vista y conversar.

Verona puede servir de ejemplo para una serie de ciudades, ya que posee una sana mezcla de funciones y se conserva el espíritu arquitectónico.

Donde la ciudad para peatones existe desde antes, pero fue invadida por el "tráfico motorizado". En estos casos, puede recuperarse la ciudad primitiva con gran facilidad, eliminando los molestos vehículos. La pregunta obligada es ¿qué necesitamos para lograr una ciudad así? todo el mundo necesita la sensación de pertenecer a algo. Los psicólogos hablan de una necesidad de identidad. Como "identitas" puede considerarse igual a unidad de carácter.



la pregunta podría ser: ¿Con qué unidad me siento yo vinculado?

Los sociólogos responderían a esta pregunta con consideraciones sobre la familia en sentidos estrecho y amplio, grupo por edad, vecindario, clase social y pertenencia a una tribu o a un estado. No debería olvidarse que la asociación con una unidad mayor en el sentido espacial juega un gran papel.

Se busca la vinculación con un centro. Consciente o inconscientemente, se buscan las



señales características que forman la personalidad de un lugar y que nos servirán de orientación.

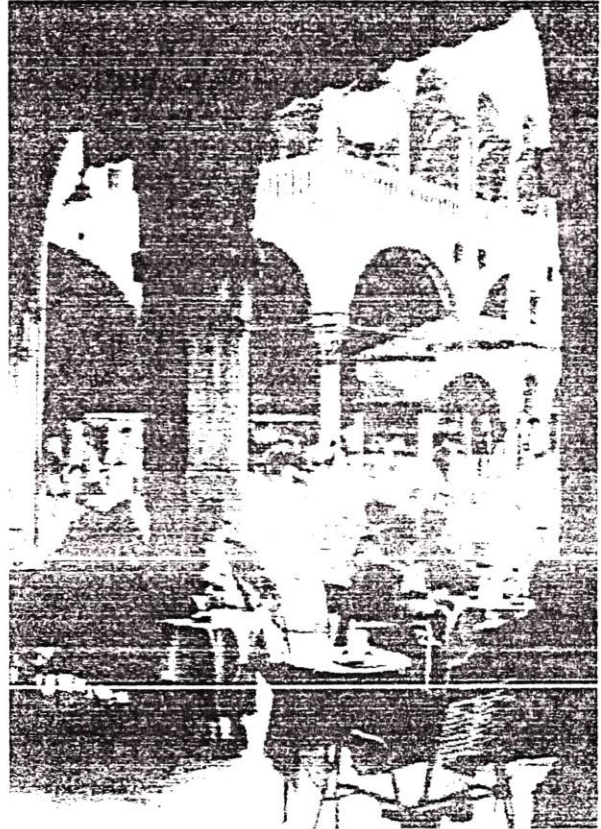
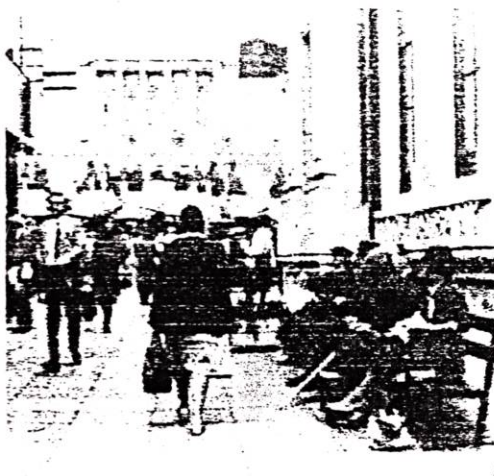
Estas señales no son torres, monumentos o fachadas, sino tramos de calle destacados, "en los que pasa algo". Se busca un punto central y nos interesamos por todo aquello que da carácter a este centro de actividades.

La calle y el diseño urbano

El ejemplo del centro de Graz, nos demuestra como la calidad de las viejas calles puede contribuir a la humanización de la ciudad, si se eliminan los coches. Las proporciones, la percepción del espacio, el encanto de mirar tras la esquina y una serie de detalles constructivos, contribuyen decisivamente a vincular a la población con esta parte de la ciudad

Las ocupaciones colectivas en la calle pueden favorecerse creando islas de tráfico, como en el caso de Madrid. La plaza con los árboles y los bancos es una tentación dentro de la densa trama de la ciudad. Los niños juegan. Las madres hacen punto y hablan, otros leen o discuten. De una superficie libre, más tarde llena de coches aparcados, surge un trozo de comunidad

Las arcadas ya eran apreciadas en el Renacimiento para crear un tránsito entre el interior y el exterior. Estas formas constructivas ofrecen una buena protección de la lluvia y el sol o constituyen un buen lugar para el desarrollo de la vida en las calles de las ciudades



Como se ve, una ciudad para peatones bien concebida contribuye mucho a resaltar las señales características. Se aprecia el atractivo del espacio y disminuye el peligro debido al tráfico, de manera que se hace posible la participación activa y se estimula la vinculación. Los peatones se transforman en ciudadanos.

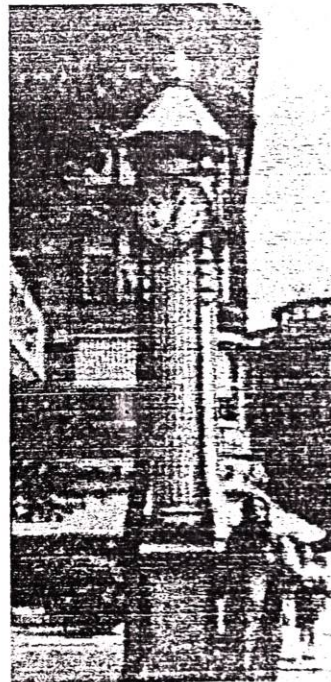
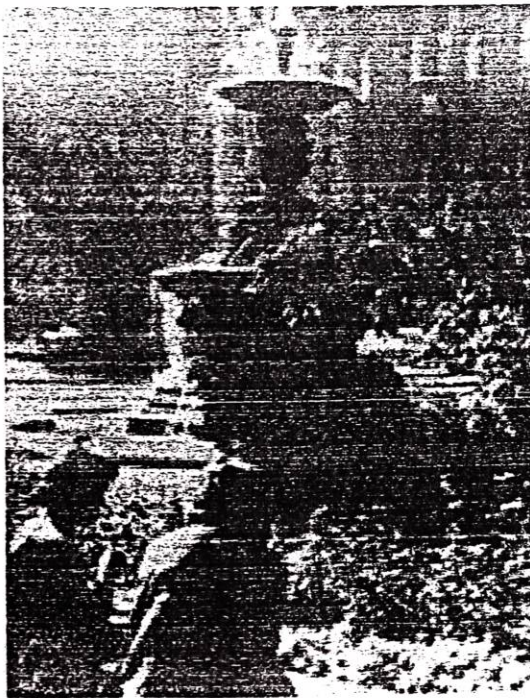
El círculo de usuarios de una calle son todos los jóvenes y los viejos, los pobres y

los ricos, matrimonios de saneadas ganancias en los mejores años, amas de casa con o sin niños, comerciantes y directores de sección, secretarías y empleados, trabajadores, funcionarios de sindicato, así como todos los demás grupos de turistas, jubilados, viudas, y estudiantes.

Es interesante ver cómo la desaparición de los coches, de las plazas hace posible que todas estas personas salgan de sus escondrijos a la luz del día y participen en la vida común de la zona para peatones. La necesidad de participación es grande, y la creciente marea de coches y camiones debe ser canalizada. Se liberan las superficies sacrificadas sin condiciones al tráfico en movimiento o parado. Una ciudad transformada en beneficio de los peatones se convierte, acaso inconscientemente, en el eje de las actividades y en el punto

central del acontecer de la comunidad, tanto si sus participantes son del lugar, como si no. Uno de los más bellos efectos secundarios de la zona para peatones consiste en la fácil incorporación de los recién llegados y de los solitarios. El conseguirlo en la medida deseada es una cuestión de su concepción y realización, teniendo en cuenta el estado inicial del centro de la ciudad.

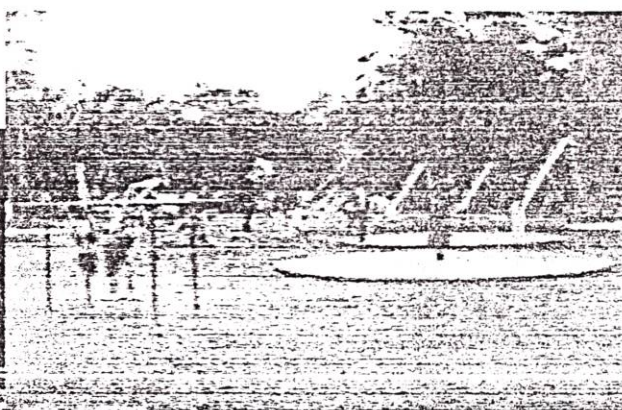
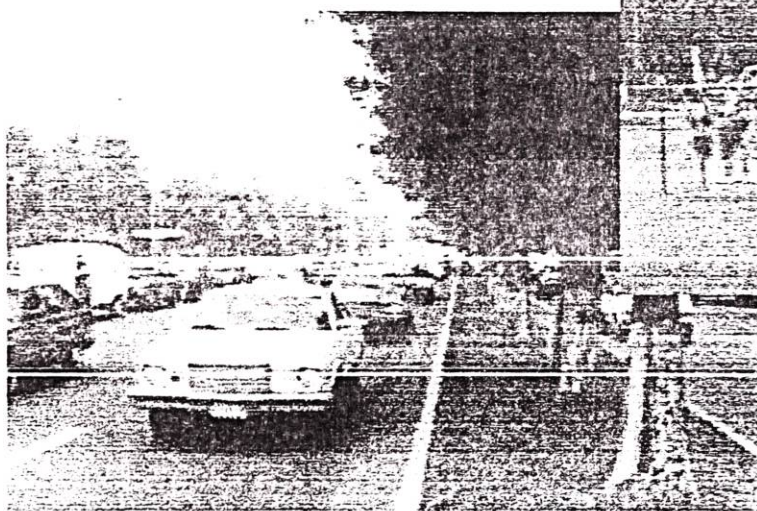
¿Qué actividades ofrece la calle? en los lugares en que ayer dominaba la plancha móvil hoy se celebran fiestas, se mantienen discusiones políticas, se ofrecen mercancías y filosofía y, en general, se participa en la vida comunitaria. Contra lo esperado, la gente no precisa una reeducación para adaptarse al nuevo comportamiento social. Van a sus negocios y liberan su tendencia al contacto social cuando se les ofrece espacio para ello.



3.4.3.3 Los Automóviles

En una ciudad para peatones bien concebida hay ventajas para todos. El centro comercial para peatones no debe verse exclusivamente como el objetivo final de la

a la mayoría de personas- son las más adecuadas para estas funciones. Aunque las discusiones sean un poco más fuertes, es más posible un entendimiento en los espacios abiertos.



3.4.3.4 El juego y la educación en la calle

planificación. Para aumentar la calidad de la vida en estos espacios deben liberarse partes importantes de la red de calles para el movimiento y reposo de peatones. Cuanto más coches se produzcan y toleren, tanto más cuidadosa y diferenciada debe ser su distribución en el espacio vital de las personas. Quizá el intercambio de opiniones más animado es la discusión política o la manifestación. Las calles para peatones especialmente las de la zona central, lugar donde puede dirigirse la palabra



2894809

Entre las muchas actividades debemos citar el jugar. En las zonas viejas apenas se encuentran lugares para ello y las nuevas carecen de fantasía. Además, en la mayoría de los casos están pensadas únicamente para niños pequeños. La calle y la plaza son los lugares más naturales para jugar y aprender que tienen los niños. Ahí pueden aprender directamente el contacto normal con los mayores. En Bolonia se encontró un modo sencillo para eliminar el aparcamiento de las calles. Las calles se mantienen libres de coches con cadenas y árboles y los niños pueden jugar tranquilamente. Es un ejemplo sencillo de un paso positivo hacia el objetivo: *"ciudad para peatones"*.

El ejemplo de Munich

En Munich se ha reconocido la necesidad de estar sentado. En muchas otras ciudades este tema está sometido a intenso debate. En tiempos recientes, los creadores de la nueva zona para peatones de Filadelfia tuvieron que luchar para conseguir que el mundo comercial les permitiera instalar cuatro asientos a ambos lados de la calle, cada 150 m. Se trataba de evitar concentraciones masivas de vagabundos. "No vaguen ustedes por aquí, perjudican a los comercios"

Es todavía la opinión más difundida, a pesar de que existen numerosos ejemplos en contra de las señoras que descansan cómodamente en las sillas plegables de la

zona para peatones de Munich y conversan; nos recuerdan tres puntos fundamentales relacionados con la posibilidad de sentarse:

1. Las personas atraen a otras personas. Las personas sentadas contribuyen, en consecuencia, a animar la zona para peatones.

2. El verdadero atractivo de un lugar a la posibilidad de encontrar sitio en él atraen por igual a todas las capas sociales. Con ello aparece una forma eficaz de control social.

3. Un público que se siente solicitado participa gustoso en la vida de la comunidad y la fortalece. La consecuencia final está próxima: cuantas más personas se sienten, tanto más agradable será el lugar.³⁶



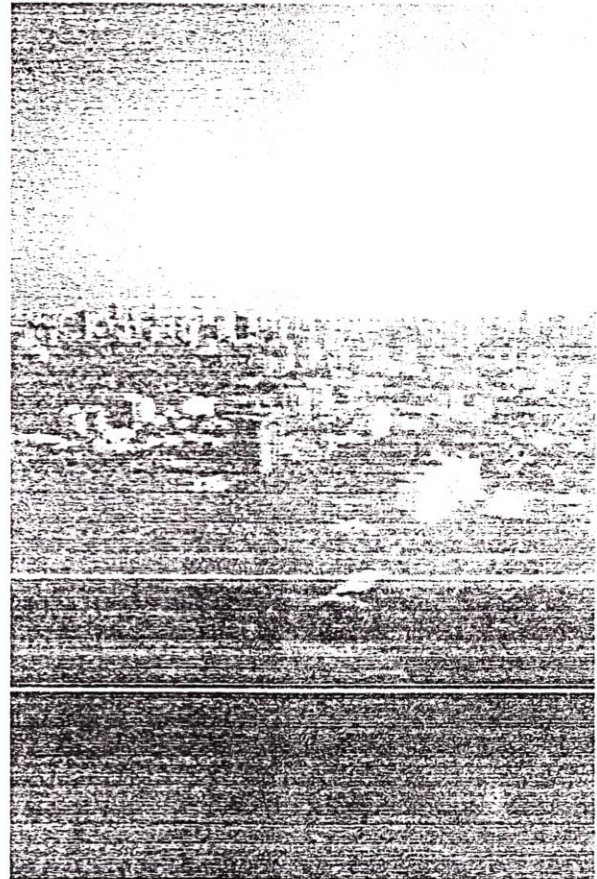
36. Wiedenhoeft, Ronald. "El hombre y la ciudad para peatones". Edit. G.Gili. S.A., Barcelona, España, 1979. Pág.137

3.4.5 La Ciudad y los edificios viejos

Hoy en día olvidarse de la importancia que juegan los edificios antiguos y la riqueza cultural, urbana y arquitectónica de estos en todas las ciudades del mundo, ya sean pequeñas o grandes sería el peor error de cualquier civilización. es por eso que a continuación tratare de citar la importancia de estos con algunos ejemplos.

Una división en pequeños miembros de las superficies y una coexistencia dinámica de las fachadas en perfecto acuerdo, contribuyen extraordinariamente a dar un carácter atractivo a la London Street de Norwich.

Ninguna planificación de una sola época hubiera logrado una mezcla tan atractiva de colores, formas y superficies. El espacio es atractivo e íntimo, ya que se ha mantenido el carácter cerrado y la escala casi minúscula. No debe olvidarse que el efecto depende totalmente de una serie de trabajos de reparación y de la renuncia a una mayor utilización, como si se tratara de una serie de tapices murales.



El ejemplo de Chestnut Street en Filadelfia

A primera vista, las pequeñas divisiones de la Transit Way Mall (la calle para peatones con autobuses más reciente de América) guardan un cierto parecido con Norwich. La Chestnut Street de Filadelfia tiene, con la London Street de Norwich, una relación como la noche y el día. Las pequeñas construcciones no están restauradas, sino en decadencia. Se ha invertido más dinero en los faroles artísticos que en el

mantenimiento de estos restos de otra época. El valor del suelo hace que no pueda tolerarse esta utilización. La esquina siguiente ya se ha derrumbado y el gigantesco sello igualador se acerca amenazante.³⁷



3.4.6. Que debe tener un espacio de la ciudad ideal

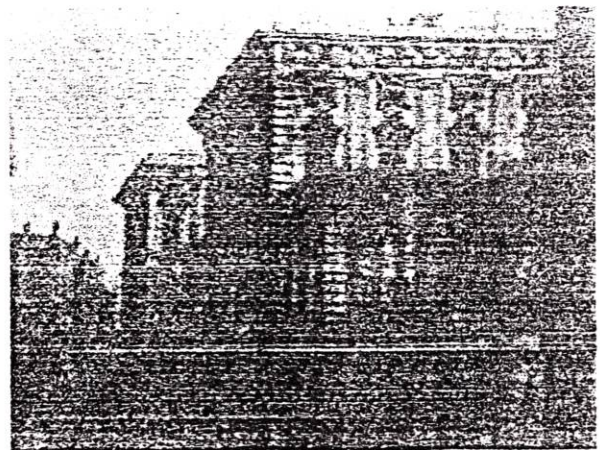
A continuación tratare de numerar algunas características que a mi modo de ver debe tener toda ciudad grande o pequeña, que pretenda lograr espacios ideales arquitectónicos,

urbanos o de cualquier índole, pero sobre todo con el gran fin de poder servir al hombre, esto lo hare con 2 ejemplos que son "Plaza Ghirardelli" y "Plaza de Trevi", en cada caso la información fue obtenida del Libro "La Ciudad Peatonal"³⁸

a) Un sello especial

El caso de la "Plaza Ghirardelli", en San Francisco, California en los Estados Unidos me pareció el mejor ejemplo para citar a una ciudad y una plaza con un sello especial, que le dan a esta un toque muy particular.

La potente fuente y la poderosa fachada de la iglesia, los viejos ladrillos de la fábrica de chocolate con la inscripción Ghirardelli, y la preciosa vista sobre la bahía, no dejan dudas respecto al lugar en que nos encontramos. Se ha creado un sello personal hasta en los detalles.



³⁷ Ibidem. Pág.138.

³⁸ Ibidem. Pág.139 y 140.

La calle y el diseño urbano

b) Limitaciones claras

Poder delimitar claramente los espacios es importantísimo en cualquier tipo de diseño.

La súbita abertura de un espacio cerrado por todos lados por calles y bloques de casas da la impresión de una "sala de estar" de la ciudad. El terreno de la fábrica Ghirardelli tiene las dimensiones de una manzana, pero la plaza está dentro del bloque y, en consecuencia, atrapada por las propias edificaciones y no por las vecinas.

c) Separación de los tipos de tráfico

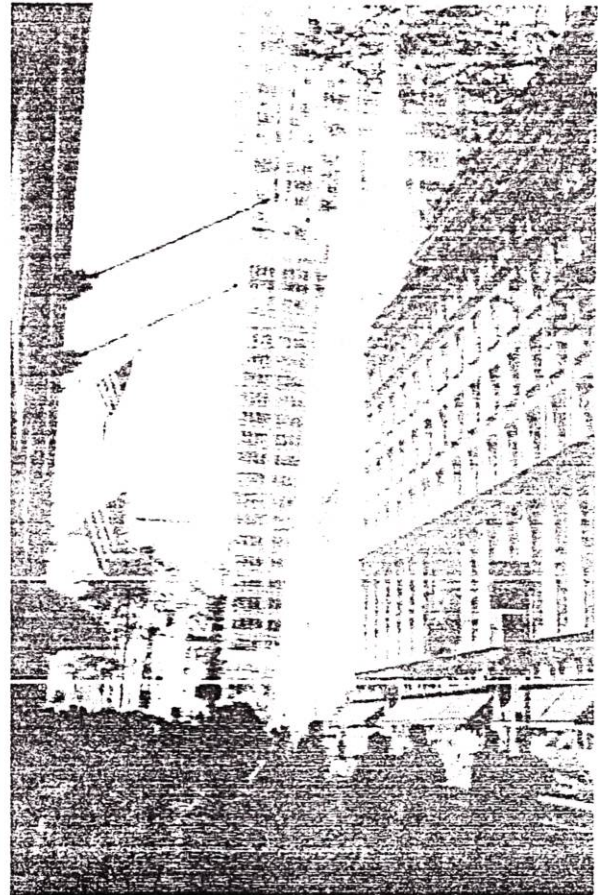
Uno de los grandes problemas que tienen las grandes ciudades es que hoy en día todo gira alrededor del automóvil, y vivimos en un verdadero caos de señales no podemos distinguir que es habitacional, comercial, que es público o privado, donde empieza el peatón y donde comienza la circulación automovilística, por lo que creí importante citar el siguiente ejemplo.

La Piazza di Trevi fue uno de los primeros lugares de coches del centro de Roma. Por los lados pueden circular los coches de caballos, pero no cruzar la "plaza".

Ghirardelli tiene la gran ventaja de encontrarse cerca de la estación de los famosos Cable-Cars. Se aprovecha la pendiente del terreno y el plano inferior se emplea como garaje, directamente accesible desde la calle.

d) Diferencias de nivel

Las diferencias de altura es un factor importante para poder delimitar los espacios.

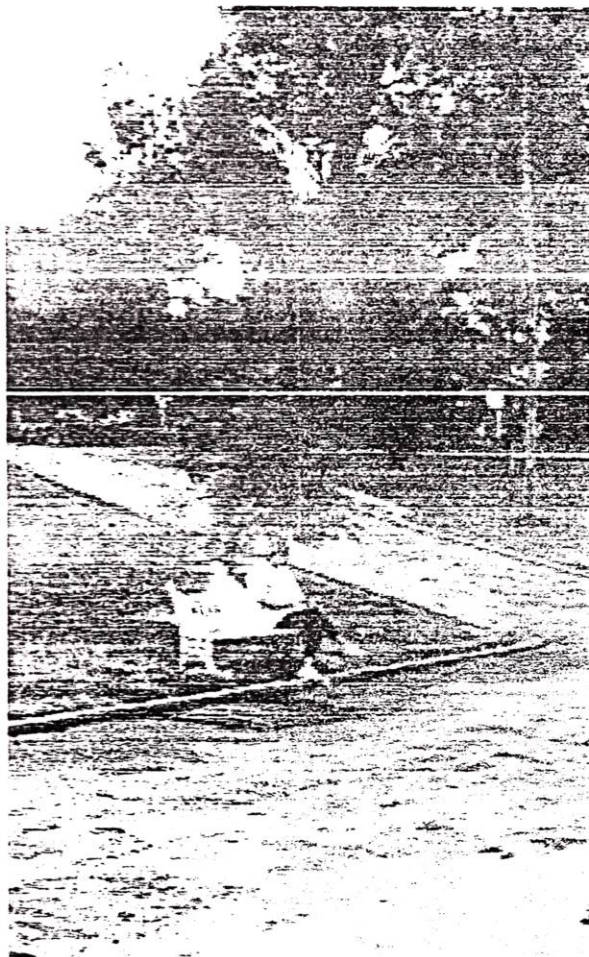


aprovechan en ambos casos para dar una vista del espacio y de las personas que en él se encuentran. En Ghirardelli Square, el banco superior parece estar mal orientado; en cambio, se han creado numerosos lugares con buena vista por ejemplo: las terrazas del restaurante en las plantas superiores del edificio; ya que aquí no sólo es importante la vista sobre la plaza, sino también al paisaje.

e) Lugares suficientes para sentarse

No siempre deben ser sillas de restaurantes o bancos, pues las escaleras, los pequeños

muros o los bordes de una pequeña fuente también ofrecen la posibilidad de sentarse, la disposición cóncava de las gradas de la fuente de Trevi proporciona una relación natural más favorable hacia la dirección deseada y respecto al interlocutor, que las convexas de la fuente de Ghirardelli.



3.4.7 La calle y las actividades humanas

Un espacio ideal favorece las actividades humanas, que a su vez atraen la atención. El observador es a su vez observado y puede representar un entretenimiento durante horas, siempre que la plaza produzca un efecto atractivo.

a) Tiendas y un lugar para comer y beber

La gran importancia de encontrar estos espacios del de cualquier ciudad dan vida al usuario.

Trevi fue concebido y realizado como un gesto magnánimo. Su fuerza de atracción es grande, y turistas y habitantes la visitan en tal número que no precisa un mercado para tener animación. Para aprovechar este atractivo se han establecido a su alrededor tiendas, restaurantes y vendedores ambulantes. Desde la creación de la fuente en el siglo XVIII, el agua procede directamente de las montañas y es potable.

En cambio, Ghirardelli está pensado como una empresa puramente comercial y demuestra el buen negocio que puede hacerse proporcionando un medio atractivo al peatón. También aquí hay agua potable.

La calle y el diseño urbano



b) Materiales estéticos

“La piedra natural es más noble que el ladrillo pero el ladrillo es más distinguido que el hormigón.”

Es una frase pronunciada por los romanos y esta clasificación no tiene nada que ver con

la calidad del material en sí, sino con la dificultad de su obtención y el necesario arte que requiere su trabajo.

En la fuente de Trevi, las esculturas, en su contraste con el agua, constituyen la mayor atracción, pero como se ve en la fotografía, la piedra natural y la pavimentación se compusieron



de forma muy variada. En este punto, Ghirardelli Square no resiste la comparación directa, pero es característico del cambio de nuestra era, el que precisamente los muros de esta vieja fábrica contribuyan tanto a la estética del lugar.

c) Árboles y agua

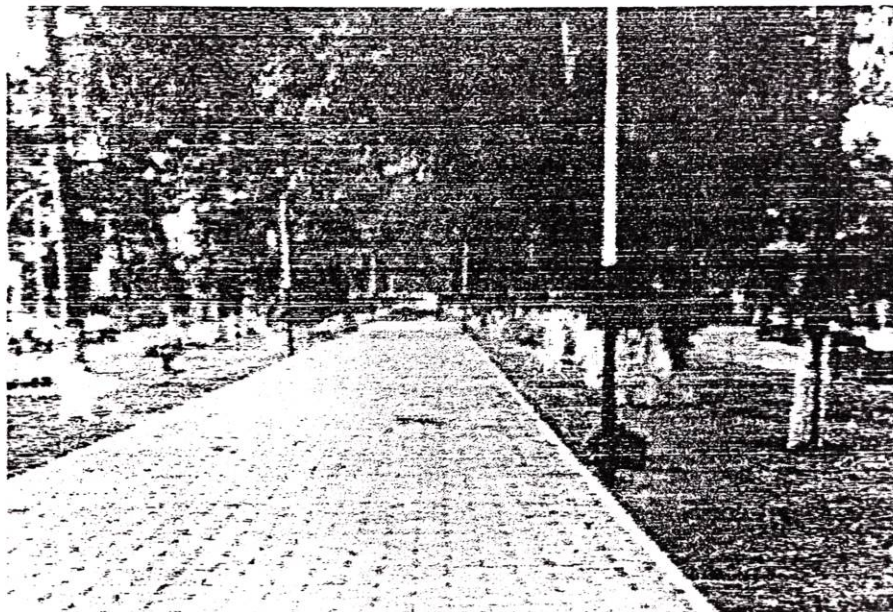
No nos podemos olvidar fácilmente de la influencia que ejerce, el problema de la ecológica para las grandes ciudades, así que debemos pensar en los árboles y el agua cuando hagamos diseño urbano en cualquier parte del mundo. Las plazas que he citado son ejemplos fehacientes de la importancia que se tuvo en el diseño de estas.

A la Ghirardelli Square se llega a través de unas escaleras. La fuente y los árboles constituyen elementos indispensables del espacio de recepción. La fuente para captar las miradas y los árboles como formas plásticas que dan

sombra, forman un contraste suave con las duras superficies y contribuyen a la agradable acústica del lugar.

d) Los autos y el diseño urbano

Nuestro amor al medio de transporte motorizado e individual ha originado muchos intentos de justificación que bendicen la mezcla de coches y peatones en el espacio urbano. «Los coches representan movimiento y el movimiento es vida», es una de las divisas. «La prohibición de circular, si hace mal tiempo y las distancias son largas, representa una disminución de la comodidad» es otra. También se presenta el argumento basado en el menor esfuerzo de las personas de edad o el del transporte de las mercancías compradas, pero el más original es la imagen de los «papparazzi» en motocicleta o en coche deportivo a los que las mujeres esperan en los cafés al borde de la calle.



La calle y el diseño urbano



Uno de los frecuentes ejemplos citados de coexistencia entre peatones y coches es París.

El aspecto real de éstos en un día de la semana nos lo muestra la fotografía. Aquí debía establecerse un tránsito entre coches y

peatones. El carácter inconfundible de este gran bulevar con tiendas atractivas, cafés, monumentos, fuente y viejos árboles, es totalmente desvirtuado por el tráfico de coches que corren, se deslizan lentamente o intentan aparcar.



Con el ruido, el mal olor y la saturación. La acera ya no se emplea para pasear, los cafés cierran uno tras otro, los árboles se mueren y las tiendas se van. Todo ello es reemplazado por aburridos salones del automóvil y oficinas de compañías aéreas.

e) Una cuestión de equilibrio

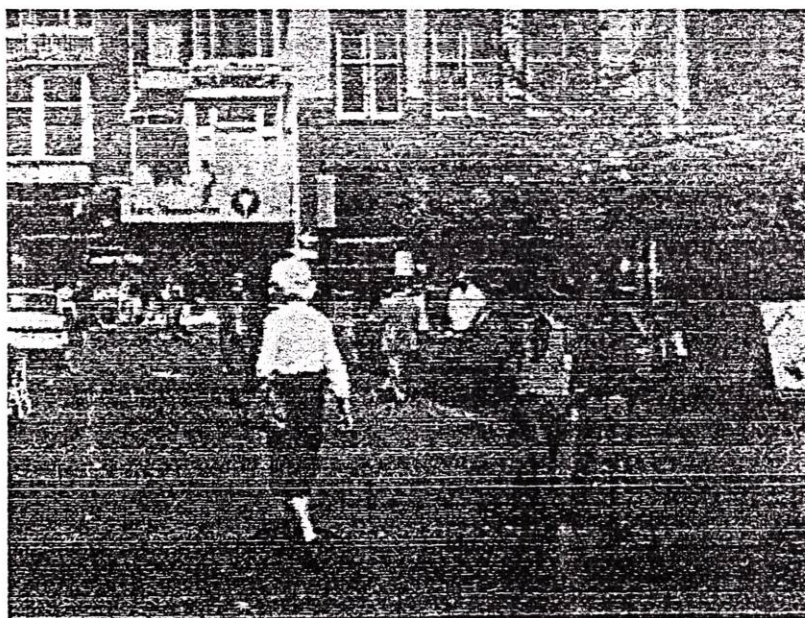
Que los coches animen la escena es una cuestión de equilibrio.

No se pueden establecer longitudes, anchuras o distancias ideales para las zonas sin coches. Las condiciones iniciales son demasiado variadas en las distintas ciudades para permitir la obtención de resultados generalizables. Pero la experiencia de varios

años en diversos países, ciudades de distinta magnitud y condiciones climáticas, permite una conclusión clara: el vehículo favorito molesta más que beneficia en la calle, que está pensada como espacio público para la comunicación.

Conclusión: ¿Que es una zona para peatones?

El concepto de ciudad para peatones representa en primer lugar una vuelta a la escala humana en la planificación. Debe aumentarse el poder de atracción del espacio urbano para cualquier persona que anda en él, pues solo así se detendrá la despoblación del centro. Las disminuciones de habitantes, la emigración de la tiendas y los puestos de trabajo hacia la periferia, deben detenerse con fuertes medidas positivas.³⁹



³⁹ Ibidem. Pág. 140

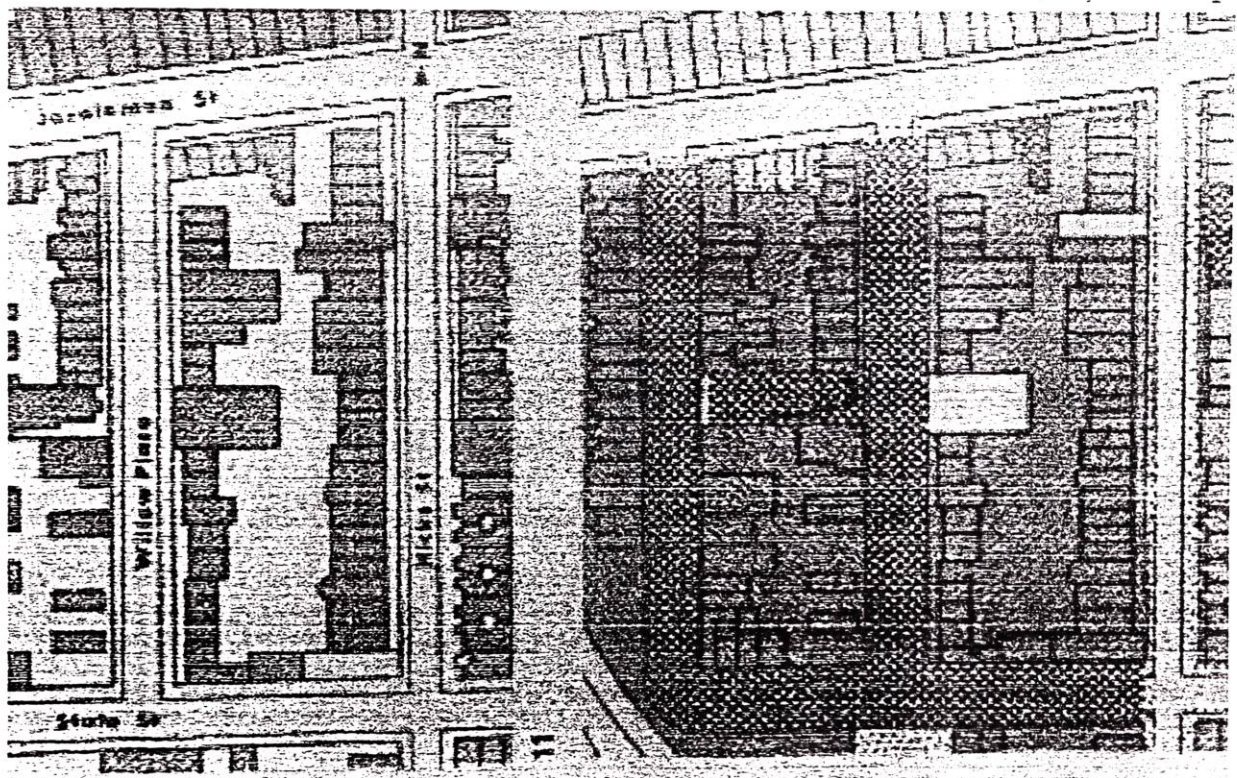
3.4.8 Los vínculos del ciudadano y la calle

En una era en la que sólo pocas personas están atadas a su ciudad natal o al medio de su niñez existe el gran peligro de la falta de raíces. Las medidas de restauración y construcción destruyen en muchas ciudades las posibilidades de identificación de los ciudadanos con su medio.

La vinculación interior del ciudadano con su comunidad es una base importante para la habitabilidad de cualquier ciudad, y esta vinculación puede influenciarse positivamente a través de un medio que sea favorable al peatón en su trabajo, compras o viviendas.

La mayoría de las ciudades europeas son representativas, en cuanto a medidas eficaces para proteger, destacar las cualidades de la superficie, y desplazar a los coches. Se conservan cuidadosamente las casas viejas del centro, protegiendo su carácter de viviendas. El espacio público de la calle, es un complemento de la propia casa. En ellas, las calles para peatones construyen partes de un sistema continuo que lleva a la gente desde la estación de ferrocarril a cualquier parte central de la propia ciudad.

Las calles en Amsterdam, son interesantes e invitan a cualquiera incluso lloviendo, pero estas calles no pueden mantenerse sin prohibiciones de derribo y eficaces programas de conservación. Mantener el aspecto tradicional



de una ciudad, cuesta mucho dinero y renunciar a la idea del desarrollo; pero los esfuerzos, los costos y las renunciaciones valen la pena porque el ciudadano casi siempre les hace honor. La psicología de la generosidad, estimula un comportamiento social basado en la utilización óptima del espacio de la comunidad puesto a disposición.

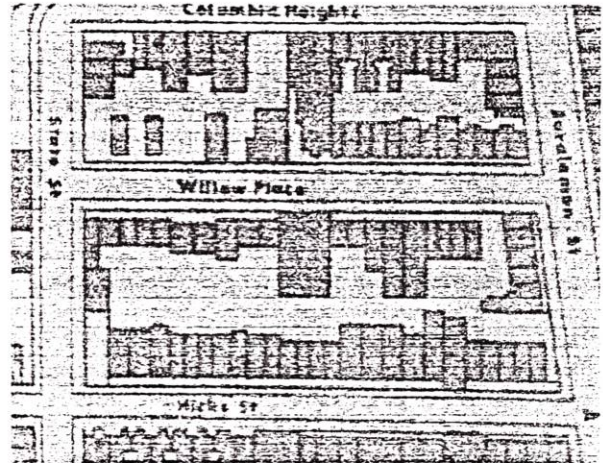
a) Una manipulación amable

La creación de una ciudad para peatones puede considerarse también como una manipulación amable del ciudadano.

Por medio de un concepto global del tráfico, poniendo el acento en una red para peatones lógica, cabe estimular a las personas a andar y a la vez se puede evitar un comportamiento no deseado, el ir en coche. Inducir a las personas a la utilización de un medio favorable al peatón no precisa ninguna educación especial. Estas plazas o caminos no deben estar situados aleatoriamente; la dirección debe estar determinada por "desire lines", líneas deseadas, entre nudo y nudo o de una zona de viviendas a otra de compras o de trabajo.

b) Vivir en el centro de la ciudad

En la idea de la ciudad para peatones, ocupa un lugar preferente el hacer más atractiva la vida. El sueño de una vida tranquila en la periferia ha resultado decepcionante: obligación de conducir para cada actividad de cualquier miembro de la familia, pérdida cultural dada la separación del centro, y pérdida de tiempo crispante por los diarios viajes de ida y vuelta.

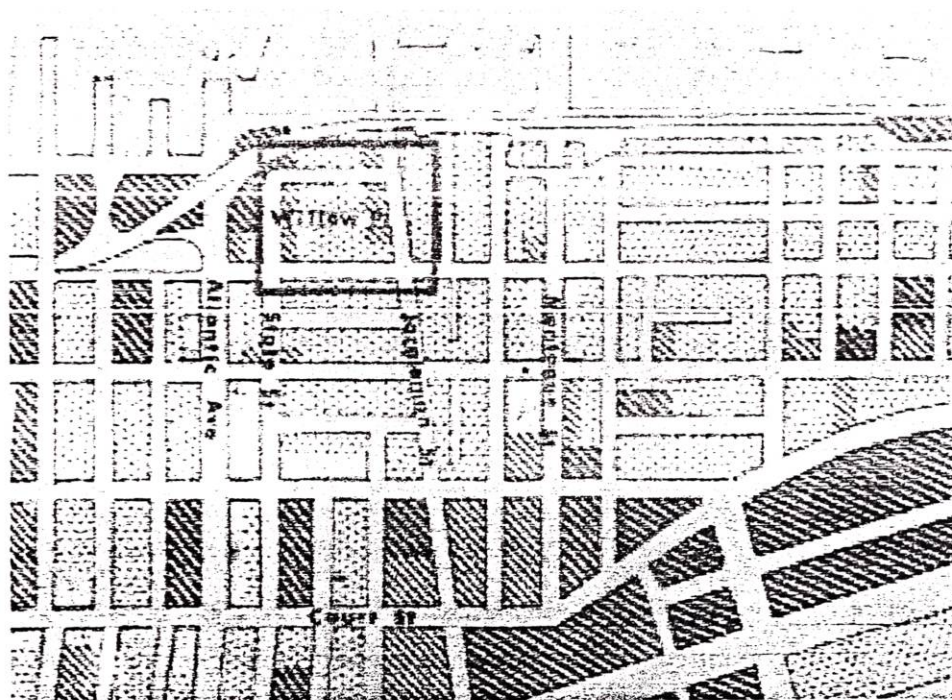


La calle y el diseño urbano

La huida hacia el exterior ha traído consecuencias urbanísticas mayores de lo previsto. Se protege y fomenta la vuelta a la ciudad.

Las ideas de una ciudad para el coche, la rentabilidad de las grandes restauraciones de superficies y la necesidad de destruir grandes vecindarios a causa de la

modernización, han puesto en marcha una auténtica emigración. El concepto de la ciudad para peatones no sólo debe ayudar a recuperar el poder económico, sino también a detener la tendencia a la despoblación. Por este motivo puede considerarse decisiva la pregunta: *¿Viviría yo a gusto ahí?*, para calificar una planificación favorable al peatón.



3.5 ARQUITECTURA Y LAS CALLES

Cualquier discusión sobre las calles contemporáneas en las grandes ciudades, debe sopesar tanto las actitudes de lo que llamare la "anticalle" que se han organizado durante el presente siglo, como los avances tecnológicos que han venido avalando este tipo de actitudes.

Los cambios en las formas de vida occidental, convirtieron las actividades públicas en actividades privadas, han reducido, por una parte, el uso de la calle, en las comunidades existentes y, por otra, en las nuevas actuaciones: la calle ha sido prácticamente borrada del mapa. Actividades como ir de compras, el esparcimiento, los encuentros casuales, el trayecto a la escuela y el paseo tradicional, eran algunas de las actividades cotidianas importantes que antes tenían una menor carga privada. Hace veinte años, el ama de casa iba a pie a la tienda, hoy, en cambio, va en coche al supermercado, reduciendo de esta forma sus interacciones al propio mercado y no al trayecto hasta el mismo. Mientras que antes el esparcimiento era un acto público, hoy en día se ve dominado por ese modo de comunicación particularmente privado, que es la "televisión". En muchas metrópolis del continente americano, las familias de clase media y media alta llevan a sus hijos en su propio coche a la escuela, o los niños van al colegio en el autobús escolar. Las llamadas telefónicas han reemplazado en gran medida la charla con los vecinos, e incluso el paseo a pie ha sido reemplazado, en muchos lugares, por el paseo en coche.

Puede, sin embargo, objetarse a esto que un medio capaz de ofrecer una genuina diversidad de elección, permitiría la interacción entre la mayoría de los habitantes, en una porción sustancial del espacio público. Parto de la base de que este tipo de posibilidades de interacción en los espacios libres públicos, no sólo es deseable, sino necesario para lograr una satisfacción ambiental.

Estamos por tanto interesados en sacar a la gente a la calle o, como opción alternativa, en sacarla a algo equivalente a la calle tradicional. Considérese aquí la poca habilidad que tienen la gente para concebir un medio ambiente en el que el uso de la calle sea deseable. Las diferencias en la terminología sugieren concepciones diferentes. La vida urbana europea depende de la "calle o de la plaza", en lo que respecta a su organización económica y social. En Estados Unidos, la calle se utiliza para ubicar la vida privada y para poco más. La actividad callejera tan sólo tiene lugar en aquellos barrios donde existe un fuerte contexto físico anterior al siglo XX.

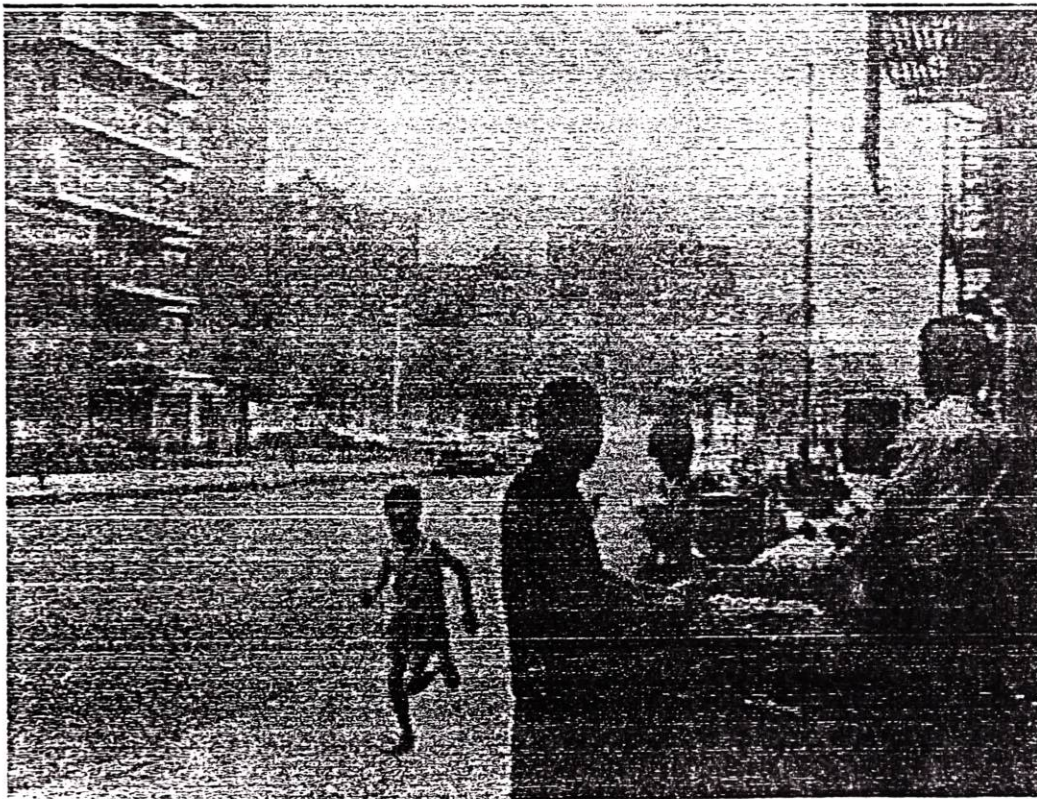
3.5.0 Variables de planificación

La remodelación de las zonas urbanas de Estados Unidos no ha sido mas que una renovación masiva. Se construyen grandes extensiones de edificios de baja calidad, calles

La calle y el diseño urbano

y viviendas, siguiendo generalmente un modelo que recuerda la Villa Radieuse de Le Corbusier. Mas allá de lo que pueda suponer la ruptura de la forma urbana, las configuraciones de edificios resultantes son menos aptas para ofrecer ese algo que da una idea de comunidad, que los sistemas de calles que había antes. La remodelación total provoca interrupciones en el entorno que el típico proyecto de vivienda no es capaz de remediar. Si bien hemos de admitir que la mayoría de los barrios de edificios de mala calidad son precisamente modelos de urbanismo, debemos así mismo intentar comprender qué condiciones son las críticas para el funcionamiento adecuado de un entorno concreto.

Quizá sea posible formular una serie de normas contextuales para las calles predominante residenciales. Aunque la pregunta ¿Qué es lo que convierte una calle en buena para un uso? a menudo contrarresta los efectos positivos de la alta densidad habitacional. Así ocurre en los típicos polígonos de viviendas en altura, con grandes espacios abiertos, en ellos, aunque la densidad de usuarios sea alta, la dispersión del espacio peatonal y la falta de concentración de usuarios del terreno público impiden un uso intensivo de la calle. Es frecuente encontrar contrastes de configuración y de intensidad de uso entre una acera y otra de una misma calle.



3.5.1 El terreno y su uso

La inclusión de usos variados en un entorno que de otra forma sería puramente residencial, se presenta como una condición necesaria y previa para que pueda tener lugar la actividad callejera peatonal. Las actividades de servicios y los usos comerciales tienden a aparecer en entornos con densidades medias o elevadas, pero la zonificación de los barrios, a fin de excluir ese tipo de actividades, tiende con frecuencia a reducir la posibilidad de utilización de los espacios públicos, reduciendo en consecuencia la interacción en los mismos.

En muchas promociones inmobiliarias, tanto públicas como privadas, el confinamiento de las actividades con una finalidad concreta al mundo exterior, crea una solución de continuidad entre el espacio privado reconocible, y el resultante no se utiliza, al menos en parte, ya que no existe ningún lugar importante a donde ir.

3.5.2 La calle y el automóvil

La separación de los tráfico peatonal y automovilístico ha sido la norma general de la planificación del siglo XX. Si bien, el separar el tráfico de alta velocidad de la actividad peatonal parece necesario, la separación total es a menudo dañina para la actividad callejera. La razón básica para alejar el automóvil del peatón es la seguridad de este último. Sin embargo, el éxito de un espacio abierto público únicamente peatonal, depende de que los peatones puedan sentirse atraídos a ir a ese espacio y de que, una vez allí, se den una serie de condiciones capaces de hacer que permanezcan en él.

En los entornos principalmente residenciales, el peatón ya está allí, en la vivienda, y por lo tanto debemos contemplar la relación de la calle, con el fin a la inversa, mirando hacia afuera desde el edificio, más que hacia adentro desde la calle. En las configuraciones en las



La calle y el diseño urbano

que la unidad habitacional queda aislada con una serie de elementos espaciales extensos e infrautilizados (senda, zagúan, ascensor, pasillo, corredor) que se sitúan en el camino que va de la calle a la vivienda, aumentan la frecuencia de peligros y desorientaciones. Un alto grado de privacidad en la unidad habitacional puede así mismo reforzar el alejamiento del mundo exterior. En los polígonos en donde domina el automóvil, este hace el papel de nexo entre la vivienda y el mundo exterior. Si consideramos el coche como extensión de la residencia, se acentuará todavía más el posible distanciamiento, el miedo y la desorientación del residente. Estos efectos variarán según el contexto, el grupo socio-étnico y otros factores. La elaboración de una actitud determinada respecto al automóvil ha de considerar todos los efectos de la interacción peatón / auto y no solamente la separación de tráfico.

Se debe extirpar el conflicto allí donde éste ocurra, sin que esto suponga necesariamente, la limitación del automóvil.

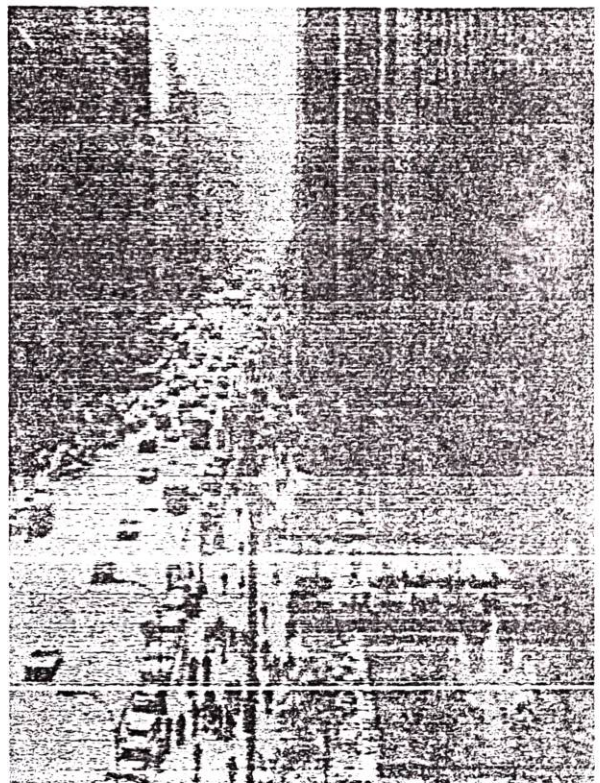
En términos de planificación física, la variable más difícil y más esquivada, es la configuración del espacio público. En la práctica, la planificación contemporánea suele reducir el entorno de la calle pública a lo que sobra una vez que se han planificado individualmente las parcelas privadas que la bordean. En el caso de que se tenga en cuenta el espacio libre público esto se hace generalmente con la intención de crear plazas alrededor de los edificios o de eliminar calles para hacer "supermanzanas". De este modo en el espacio libre público, incluso cuando se concibe como un elemento positivo de diseño, sirve como expresión de las piezas del entorno privado.



La calle y el diseño urbano

actividad callejera. Además de esto, la fachada sólida y la altura relativamente constante de las cornisas permiten la lectura de la calle como imagen y, de esta forma, los edificios pertenecen a la calle.

Aunque se puede aducir que la distribución del uso del suelo a nivel de tierra, en los entornos comerciales del tipo de Madison Avenue o la Sexta Avenida, es el factor primario en el uso de la calle, en los entornos mixtos, residenciales y comerciales, la relación entre las superficies envolventes y el volumen edificado y los espacios encerrados, se convierte en algo aún más importante.

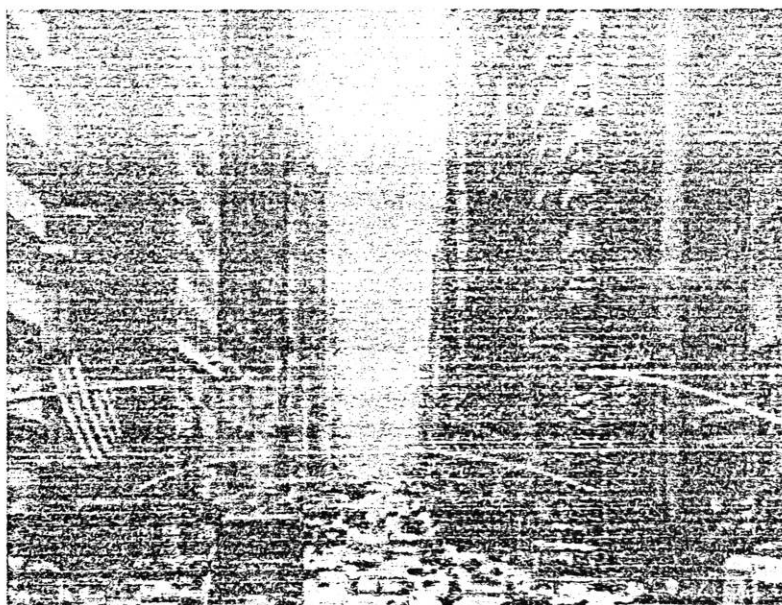


Sin embargo, la incidencia del espacio libre privado que colinda con la calle puede haber contribuido a impedir que tuvieran lugar actividades concomitantes. La calle residencial, realizada base de viviendas unifamiliares aisladas nos ofrece un ejemplo de este tipo. Podemos considerar el espacio plantado de césped que hay en la parte delantera de la casa "tipo americana" como un patio anterior de la misma en virtud del hecho de que se trata objetivamente de un plano horizontal.

La típica calle de casas en hilera continua con escalerillas exteriores de acceso consigue el efecto opuesto. En este caso, el plano vertical funciona en primer lugar como cerramiento del espacio de calle, pero los accesos a las viviendas también funcionan como elementos que subdividen el espacio de calle

en zonas paralelas que corresponde a grandes trazos a las áreas de actividad o ambientes.⁴¹ Podemos deducir, que el cierre del espacio de calle como si se tratara de una habitación exterior o un pasillo, parece ser condición previa de toda actividad callejera.

No obstante, las calles con casas en hileras continuas con un solo lado (nos referimos a las que miran a parques o a otros espacios abiertos) también atraen usos que tienen una naturaleza concurrente, y que, a menudo, carecen de actividades dirigidas a una meta en los edificios contiguos. De esta forma, si bien parece ser que un cierto grado de cerramiento espacial es un requisito indispensable en este tipo de actividades, es también esencial alterar este principio y afirmar la necesidad del plano vertical o fachada a la calle.



41. Paul Hans Peters, "La Ciudad Peatonal", Edit. G.Gili.S.A., Barcelona, 1979.

Conclusiones de la calle urbana

Como se ha visto antes, el contexto económico actual de la calle urbana es el resultado de la desidia. Los proyectos de dar una nueva dirección a este contexto, en la medida en que se intenta, depender generalmente de las posibilidades no siempre reales y de una influencia sólo local. Se necesitan programas económicos efectivos y a largo plazo, lo cual requiere un cambio en los programas de actuación, mas también un cambio de orientación fundamental.

Una serie de cambios radicales de actitud y de forma de hacer podrían conducir a un nuevo concepto económico de la calle.

1.- La política fiscal debe contemplar la calle no como un mero espacio residual, sino como un recurso comunitario, un capital urbano efectivo que debería beneficiar a toda la comunidad muy directamente. Debe tenerse en cuenta, además, que la calle es parte del contexto urbano considerado como un todo y tiene sus propias posibilidades de gozar de un diseño mejor, de tener definición funcional y de ser totalmente reorganizada materialmente.

2.- Permitase que la calle sea protagonista de la escena económica urbana. Dénsele poderes económicos para que penetre en el tejido del espacio público y no público, de la misma forma que sucede con la dinámica opuesta que actúa constantemente respecto a los

derechos sobre el aire y a las supermanzanas de edificio.

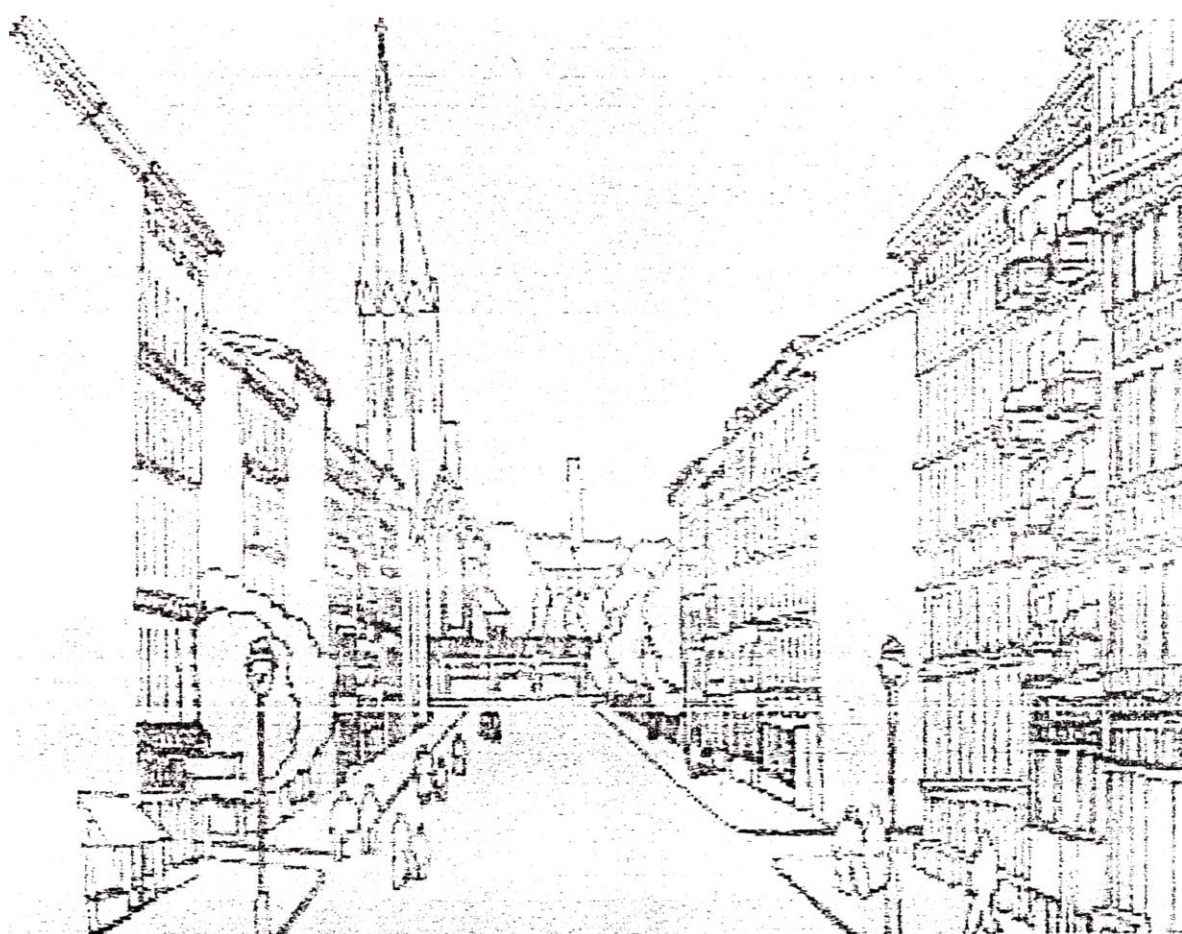
3 - Debe fijarse una definición y unos objetivos coherentes y a largo plazo, y esto debe hacerse de acuerdo con la evolución de las ciudades actuales, debido al carácter conservador que tiene la inversión de capital a la amortización de los valores y a las nuevas complejas operaciones administrativas y económicas entre el sector público y el privado que ya empiezan a hacer su aparición y que, sin duda, tendrán una gran importancia en el futuro.

4.- En el sector privado, cualquier programa que se base en la cooperación voluntaria debe tener en cuenta los incentivos económicos.

5 - Debe hacerse público, de una forma más exacta que hasta ahora, el beneficio económico que deriva de la calle urbana, y estos beneficios deben convertirse, en mucho mayor grado que el actual, en equipamientos públicos adecuados.

6 - La calle urbana ha de desarrollarse de forma que cada punto tenga unos objetivos y una función diferente. Para que estos objetos puedan alcanzarse es necesario contar con la clara factibilidad económica y administrativa de los mismos y con una serie de mecanismos económicos y administrativos.

Arq. Luis Alfonso Peniche C.





4.1.0 El entorno urbano

Con el intento de clarificar los problemas alternativos del entorno socio-físico y los procesos que sufre, el primer capítulo de este libro ha examinado el tema general de las interrelaciones entre las personas y su entorno físico. Se propusieron las siguientes distinciones: el conjunto del entorno físico debe reconocerse como «entorno potencial»; la versión del entorno potencial que manifiestan o adoptan implícitamente uno o más usuarios es el «entorno influyente» del individuo o del grupo. La diferencia entre el entorno potencial y el influyente forma lo que para el usuario representa el «entorno latente». El usuario tal vez reconozca ciertos aspectos de esa latencia o tal vez no, y lo mismo puede ocurrir con

otros usuarios u observadores: es decir, es necesario develar la latencia. El modelaje y otras técnicas de explicación pueden ayudarnos a aclarar esos entornos y sus relaciones mutuas.

Esta ambición refuerza así mismo una ventaja metodológica evidente, la de disponer de una descripción independiente de cada subsistema que estemos analizando.

William Michelson señala de manera simultánea esta exigencia metodológica y la dificultad de solucionarla. Por ejemplo, una descripción totalmente precisa de la microestructura de un segmento de la ciudad, si bien es una descripción física relativamente independiente del análisis de la conducta, tampoco nos ayudará mucho en el nivel de integración biológica que nos preocupa

primordialmente.⁴² *¿Como podemos describir la ciudad física o «potencial» relativa al nivel ecologico del conocimiento?*

La descripción física de ciudades más comunmente aplicada es la del espacio construido no construido, tratado en forma de figura en fondo negro. Este método tiene una historia venerable. Camilo Sitte⁴³ utilizó ya una version del mismo: las estructuras sólidas se sombreaban de dos formas distintas, para separar los edificios públicos de la textura normal de la ciudad. El hermoso y justamente famoso mapa de Roma, de Nolli, estableció una distinción similar, mostrando los considerables espacios interiores de los edificios de cierta categoría de uso y de significado.



Nolli proporciona basicamente la misma informacion, junto con las características espaciales internas significativas, mediante un compromiso de la referencia construido / no construido.

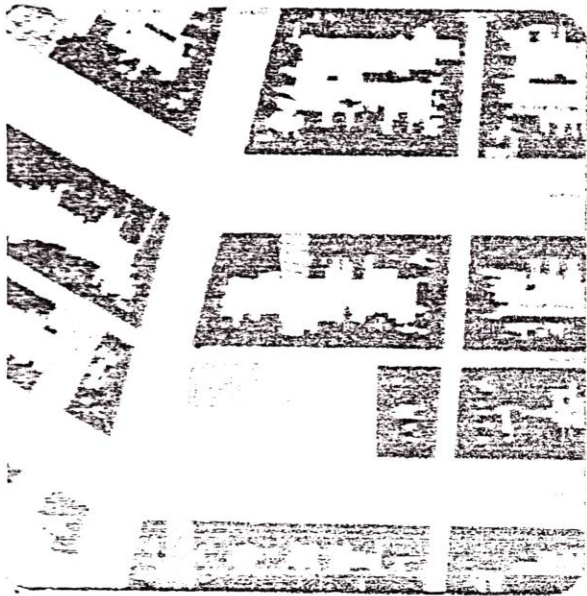
El trazado puramente abstracto del volumen construido como diagrama de figura/fondo se ha difundido en todas las profesiones vinculadas con la arquitectura y el diseño. Colin Rowe puede considerarse su principal exponente a un nivel teórico.⁴⁴ Ha servido también de recurso analítico fundamental en los estudios de la urdimbre urbana de N.J. Habraken y colegas. Habraken establece cuatro categorías fundamentales: lo construido y lo no construido «material y espacio», y lo temático y lo no temático. En el plano conjunto se presta una distinción gráfica a los edificios temáticos y a los no temáticos, pero no al espacio temático y al no temático. El plano, por tanto, tiene una apariencia similar al de Sitte.

Sin embargo, si quisiéramos llegar a un análisis físico abstracto, la distinción de Habraken entre los elementos morfológicos temáticos y los no temáticos representaría un claro avance respecto a la distinción social de Sitte entre edificios públicos y edificios privados. Resulta ciertamente útil reconocer los elementos temáticos y los no temáticos al considerar parcelas, o edificios, o espacios de actividad, o factores sociales, es decir, la distinción aclara los análisis morfológicos y los sociales.

⁴² Michelson, William. "Man and his Urban Environment", 1970.

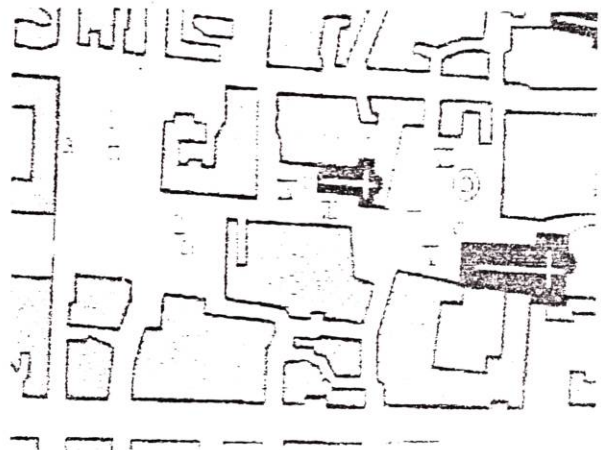
⁴³ Sitte Camillo. "Construcción de las ciudades segun principios artisticos". Edn. G. Gili. Barcelona, 1980.

⁴⁴ Véase el artículo de William Ellis. "Calles, problemas de estructura y diseño". Edn. G. Gili. Barcelona, 1979.



Aunque Sitte y Nolli conjuntan información social y física, debe indicarse que, incluso con la presentación de Rowe y de Habraken, los diagramas construido/no construido, no son ni puramente físicos ni demasiado sutiles. Los diagramas revelan ciertas decisiones sociales, como el tamaño y/o la continuidad de los elementos materiales y espaciales, las relaciones preferidas, la aplicación de geometrías simples o complejas, y así sucesivamente. Habraken introduce también la noción de parcelación, distinguiendo entre canales y otros espacios abiertos.

Los muros aislados y los cambios de nivel importantes son otros ejemplos de factores materiales que se omiten. De modo similar, se ignoran o se presentan simplemente como «espacio» los espacios construidos que operan continuamente junto con el espacio abierto. Así pues, el diagrama de lo construido y lo no construido resulta un dispositivo útil a cierta



escala de investigación, pero carece, evidentemente, de articulación, y no consigue establecer muchas distinciones materiales ni espaciales de importancia rudimentaria.

En el estudio de un sector de París se intentó elaborar una representación gráfica de la estructura física que se alejara aún más de la referencia social y funcional. Se utilizó la terminología iconica normalmente empleada para establecer cortes horizontales atravesando muros y columnas.

La descripción de la construcción de los edificios incorporaba, obviamente, información específica de ese tipo, como los tamaños y las relaciones de intercomunicación de los espacios, y la relación de los espacios con las calles. Con esa ligera información podían leerse ya muchas características sociales y culturales.

Los edificios con columnatas tiene sólo columnas, y no particiones. Los edificios con muros presentan más problemas en París, las paredes normalmente están atravesadas, de

La calle y el diseño urbano

una célula a otra, o bien de ésta a la calle.

En consecuencia, lo mejor sería representar todos los muros como si se interrumpieran con la mayor frecuencia estáticamente posible, plasmando así las limitaciones mínimas impuestas por la construcción.

En efecto, París es una ciudad con la característica de una relativa facilidad en atravesar el espacio de un edificio a otro. Sin embargo los factores de refuerzo que representan la propiedad, el peligro de incendios y la construcción distintiva generalizada de muros de partición reciben representación gráfica en la continuidad de la denominación partición-muro.

Si bien el diagrama resulta frío y físico, presenta inevitablemente información sobre la parcelación del suelo urbano, la edad relativa de los edificios y las tecnologías disponibles. Y, naturalmente, existen entornos físicos y culturas que no atraviesan sin más los muros.

¿Cuándo podemos pretender que un muro es realmente un muro? La respuesta a esa sola pregunta precisa una descripción del entorno físico totalmente independiente de la información sobre los factores culturales que conforman el entorno influyente.

Repito que este último diseño es un recurso práctico a ciertos niveles de análisis. Pero, como no acepto el determinismo arquitectónico,

poco se puede hacer disponiendo sólo de un diagrama espacial figura/fondo o de un diagrama de ingeniería

Es necesario unir otras informaciones ecológicas a esas descripciones relativamente físicas. El paso siguiente más común consiste en dividir el espacio urbano en canales de movimiento y espacios accesibles y útiles. Constantinos Doxiadis, que denomina a dichos elementos «redes» y «conchas», trata esa división como si fuera una mera distinción física⁴⁵.

El Centro de Estudios del Uso del Suelo y de la Forma Construida, de la Universidad de Cambridge, también considera que las «redes» y los «espacios adaptados» son la primera rama del componente físico del árbol de su modelo urbano⁴⁶. El semienrejado de Christopher Alexander, con su «lenguaje de patrones», es más sutil, pero establece también como distinciones fundamentales la red y el espacio adaptado⁴⁷.

La distinción entre red y espacio adaptado no es simplemente una demarcación física, y los términos de Doxiadis ni siquiera describen la totalidad del espacio. Un diagrama de una ciudad basado en las distinciones construido / no construido, figura / fondo, nos permitirá distinguir, normalmente, las redes de movimiento. No obstante, al hacerlo así nos basamos en la experiencia del modo de utilización de las ciudades, y podemos equivocarnos con facilidad.

⁴⁵ Véase C.A. Doxiadis, "Antropopolis City for Human Development", Athens Center for Ekistics, Atenas, 1974.

⁴⁶ Lionel March, "Models of Environment", en Architectural Design, 41 de mayo de 1971, pag. 278.

⁴⁷ Véase Christopher Alexander, "Un lenguaje para patrones", Edit. G.Gili, Barcelona, España.

Lo que parece un canal de movimiento, bien pudiera ser un patio largo y estrecho, o una serie de patios traseros de uso independiente. Ciertas redes pueden penetrar los edificios.

No se distinguirán las rutas en las áreas escasamente edificadas. E incluso si la información física relativa a su utilización actual se lee de modo correcto, la eliminación de un eslabón del sistema de la red, en su utilización para el movimiento, constituye un acto social simple. Es decir, una descripción de la red es ya un registro de decisiones sociales. Como esa sencilla distinción de redes frente a espacios adaptados causa y a una intersección de descripciones físicas con informaciones sobre uso y significado, la cuestión es si es esta la intersección más útil para comprender las relaciones de forma, actividad y significado.

En mi opinión no lo es. Un rápido examen de las ciudades revela que los canales de las redes sirven no solo para el movimiento dirigido, sino también para otras actividades como el paseo, la reunión, la venta, el descanso, la manifestación y la revuelta. Además, muchos de los espacios laterales accesibles se encuentran en una interacción tan dinámica con los canales, que ni el canal ni esos espacios adaptados pueden entenderse si se separan analíticamente. La propuesta es que la disgregación analítica de la ciudad, debe emplear distinciones que se correspondan lo mejor posible con las grandes distinciones en la forma en que concebimos y utilizamos la ciudad. Dentro de la investigación, sugiero tres grandes subsistemas operacionales: espacios de dominio público, espacios de dominio habitacional y espacios de dominio ocupacional.

4.2 LA ECOLOGIA Y EL HOMBRE

4.2.0 Las personas y su medio ambiente

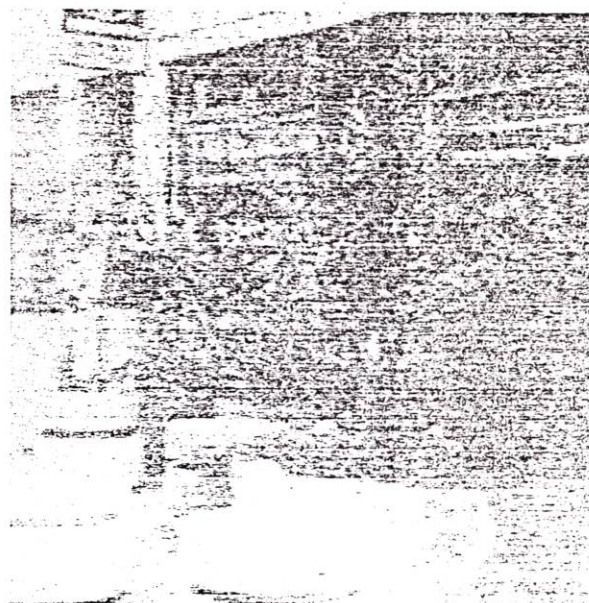
En forma gráfica o conceptual, la ciudad se abstrae inmediatamente como un punto o un campo. Incluso la más simple representación de una calle (una línea) necesariamente marcada con puntos o cruces que codifican la posible llegada, movimiento, acontecimientos y acceso es un índice de la inmediatez y de las constantes lecturas múltiples de estos espacios urbanos. La posición intermedia de la calle en el medio ambiente, en la intersección de lo público y de lo privado, del individuo y de la sociedad, del movimiento y del lugar, de lo edificado y de lo no edificado, de la arquitectura y de la planificación, exige que se preste una atención simultánea a las personas, al medio físico y a sus numerosas interrelaciones.

En consecuencia, los estudios de esta investigación no están encaminados a reducir la calle a un objeto de análisis exclusivamente económico, social, físico o cultural.

Aspiramos más bien a aceptar la percepción de la totalidad ecológica de la calle y de los contextos espaciales y temporales en los que ocurren acontecimientos complejos. El estudio de este sistema puede contribuir entonces a una comprensión similar de la ciudad.

La abundante trama de actividades y significados asociados a la calle acentúa la

La calle y el diseño urbano



difficultad, pero también el potencial de un examen sociofísico de los mismos. Las calles son parte integral de nuestras redes de movimiento y comunicación; son los lugares en que se inician o se despliegan muchos de nuestros conflictos o resoluciones entre el campo de lo público y lo privado; son la arena en que frecuentemente se borran los límites entre conducta convencional y conducta aberrante.

Pese a que actualmente no disponemos de medios para tratar en forma integral un fenómeno tan complejo, los estudios que aquí incluimos investigan en el contexto de las condiciones múltiples e interactuantes que producen las complejidades y ambigüedades de la calle.

Estos estudios, antes que una exposición de subproblemas estrictamente delimitados, son una serie de esquemas de los métodos y del contenido de una ecología de las calles. El relativo énfasis en la calle como componente del entorno físico coincide con la posible contribución de un estudio originalmente creado y realizado por arquitectos, pero no implica que este aspecto tenga prioridad respecto a todo el sistema estudiado. No obstante, está tan generalizada la creencia de que los arquitectos se dan importancia al considerar que sus obras determinan poderosamente las conductas sociales, que esto será lo primero que examinemos.



4.3 ENFOQUE ECOLOGICO DE LA GENTE Y DEL MEDIO AMBIENTE

Las principales ramas de las ciencias sociales ignoran e incluso se oponen a la posibilidad de que el medio ambiente sea un factor operativo en las relaciones humanas.

Por el contrario, en el campo de estudio de las ciencias ecológicas se incluyen los organismos y sus medios.

¿Qué ayuda nos podrá proporcionar experiencia de estas ciencias al plantearnos estas preguntas?

¿El medio físico es una variable operativa en la situación ecológica humana?

Y si la respuesta es afirmativa, *¿cómo ha llegado a serlo, y cómo pueden investigarse estas cuestiones?*

Los primeros estudios sobre ecología urbana, que frecuentemente se centraban en la vida urbana, fueron los de la Escuela de Chicago, compuesta por Robert Ezra Park, E. W. Burges, R. D. McKenzie, y otros. McKenzie definía la ecología humana como:

"Un estudio de las relaciones espaciales y temporales a los seres humanos, en cuanto éstos se veían afectados por las fuerzas selectivas,

La calle y el diseño urbano

distributivas y acomodativas del medio ambiente".⁴⁸

Al distinguir la ecología humana de la ecología animal por necesidad de explicar los actos intencionados, McKenzie subraya también que los efectos colectivos de las acciones individuales -y por tanto la mayoría de los aspectos de la ciudad- no son planeados ni previstos.

El hecho de que las acciones intencionadas establezcan asimismo relaciones impremeditadas con el sistema es un dato importantísimo⁴⁹ que no debemos ignorar, pese a que, como indican Park y McKenzie, ello oscurezca parcialmente físico como un campo espacio-temporal; así, incluso estos ecologistas fueron

operativos en los sistemas humanos. De hecho, la última parte del artículo de McKenzie expone observaciones que son preponderantemente generales, sobre el crecimiento de las ciudades norteamericanas.

En la tradición de la Escuela de Chicago, se identificaron al menos siete tipos de investigaciones realizadas bajo la rúbrica de "*ecología humana*"⁵⁰. Los distintos tipos iban desde estudios que se limitaban a mostrar la distribución espacial de los fenómenos sociales (un elemento necesario, pero de escaso valor definitorio) hasta los que presentaban la idea de una síntesis total de las ciencias humanas que aspiraba a una comprensión de los hombres, de su entorno y de las interrelaciones entre ambos como un todo claramente integrado⁵¹.



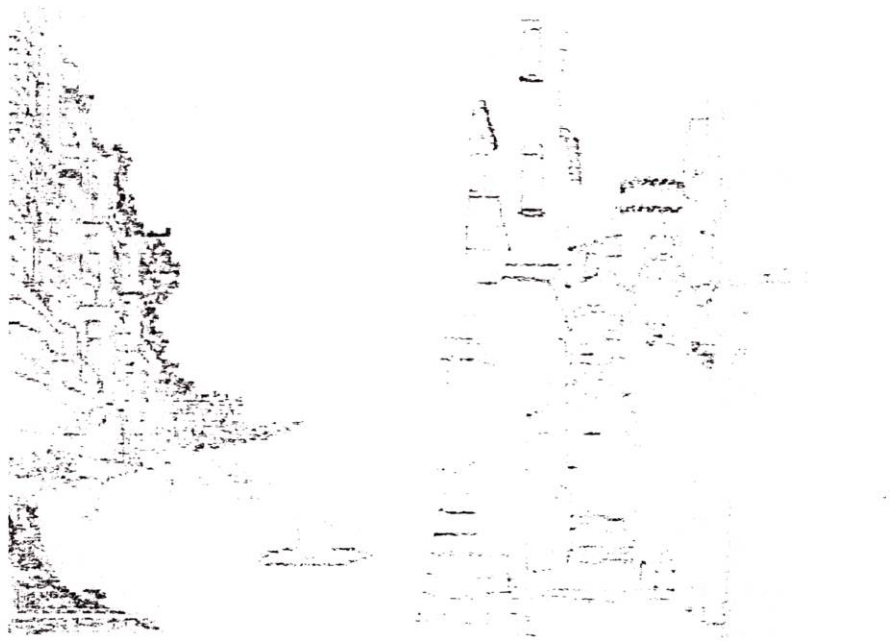
48 R.D. McKenzie, "The Ecological Approach to the Study of Human Community", en *American Journal of Sociology*, No.30, Noviembre de 1924.

49 R.D. McKenzie, "The Ecological Approach to the Study of Human Community", en *American Journal of Sociology*, No.30, Noviembre de 1924.

50 Quinn, James, "Human Ecology", Edit. Prentice-Hall, New York, 1955, Págs. 5-11.

51 Ibidem, Pág. 5-11.

Arq. Luis Alfonso Peniche C.



Sólo esta última definición incluye implícitamente tanto, un reconocimiento de los seres humanos como seres únicos y culturales, como una referencia al medio ambiente en cuanto entidad física y operativa en vez de un campo socialmente diferenciado. Tales propuestas sucesivas de una caracterización todavía más amplia del entorno humano son loablemente ambiciosas, pero incluso esta corriente de ecología humana nos proporciona más inspiración que guía en la comprensión de las posibles relaciones de la gente con su medio físico.

La calle y el diseño urbano

CONCLUSIONES

Buena parte de las relaciones urbanas de los últimos tiempos han eludido la calidad urbana real y las posibilidades futuras de las estructuras, que encuentran en la calle su elemento definitorio y que han hecho suyas una serie de funciones comerciales, sociales y culturales. En caso de que este tipo de actitud contraria a la calle sea inherente a la planificación actual, la ciudad irá entonces camino de convertirse en una aglomeración de edificios y carreteras, donde tan sólo habrá lugar para los usuarios de automóviles, y abandonará esas funciones relativas al contrato individual y al intercambio público, tradicionales en el entorno urbano de la calle y en su configuración peatonal.

Este estudio de los principales modelos de calles, es claramente programático; se centra en los problemas y en las posibilidades de conservar una ciudad dedicada al peatón. Se ha redactado de una forma discursiva y sólo posee un carácter exploratorio, ya que todavía carecemos de un modelo descriptivo y analítico capaz de poner en relación las múltiples facetas de la interdependencia que existe entre el hombre y su medio. Un modelo de este tipo se encuentra hoy en proceso de elaboración.

Se ha intentado seriamente, mediante el estudio de los ambientes de calles expuestos, situar los ejemplos en una perspectiva que tuviera, en cuanto al impacto que cada uno de ellos ha producido en un contexto físico más

amplio: es decir, para servir de marco y soporte de un cierto grado de actividad callejera peatonal.

Es precisamente este último punto, la capacidad para servir de marco y soporte a una vitalidad callejera autónoma con respecto al mundo circundante, vitalidad que, a menudo nos sirve de trampolín para lanzarnos a especular sobre el futuro papel que pueda tener una calle así, dentro de un tejido urbano concreto. Sin embargo, la capacidad, en condiciones nuevas y con tipologías edificativas también nuevas, de la planificación urbana y del diseño para reproducir las características de escala, actividad, recinto y articulación entre la calle y la superficie, densidad residencial, contexto del que surge la vida callejera, y que está en sus primeros balbuceos. Si la base programática de unas ciudades renovadas debe precisamente ser las propiedades han de ser favorecidas y desarrolladas no sólo a través de actuaciones urbanísticas, y esto es mucho más importante a través de los esfuerzos conscientes de quienes buscan un estilo de vida urbano.

A lo largo de todo este estudio se confirma la tesis de que la calle puede ser un elemento eficaz en la vida social de los ciudadanos. Sugiero en estas páginas la interrelación que existe entre la forma construida del medio ambiente y los modos de vida que en él son más comunes. La medida en que la calle puede llegar a cobrar una importancia mayor

en esta estructura urbana, depende de la renovación de los tipos de edificios que hoy tenemos y de la creación de contextos con un claro predominio peatonal dentro del paisaje ciudadano.

Las peculiares características que poseen los espacios de transición y las fronteras del uso público pueden ofrecernos un mecanismo que nos permita entender la interdependencia que exista entre la tipología de los edificios y la calle.

Tanto los espacios de calle, los bloques ciudadanos como los tipos de edificio son intergenerativos. La relación que guardan el espacio de calle con el espacio del bloque es el resultado de los varios intereses prácticos que han prevalecido a la hora de decidir la orientación, la división del suelo, la densidad de la edificación y las comunicaciones, y ha producido una estructura conceptual del paisaje urbano entendido como condición formal y como condición operativa, esta relación se modifica todavía más al entrar en juego la articulación del uso público que ofrece el tipo de edificio del que se trata. Concretamente, si consideramos de una forma absoluta los márgenes visibles de los edificios, de los patios interiores de los bloques urbanos, y las implicaciones que ambos elementos tienen en los espacios de la calle, el concepto de frontera del uso público se hace solidario de un contexto más amplio, es decir, de la ciudad concebida como estructura de calles compuestas de

espacios libres públicos y privados. El establecimiento de un control sobre la forma de las fronteras del uso público puede ser un medio muy adecuado para que se produzcan una serie de íntimas relaciones de uso y de forma entre las actividades y los derechos de paso y para que surja de allí un concepto renovado de la calle, un punto capaz de soportar un estilo de vida urbano basado en el contacto y en la interrelación y capaz de potenciar una estructura urbana adecuada para una vida peatonal intensa.

Este ensayo no es más que el esfuerzo inicial para revelar hasta qué peligrosos extremos se ha ignorado el contexto económico y las posibilidades de la calle urbana. Estos hechos se traducen en una devaluación progresiva del interés económico político y administrativo por las calles de las zonas urbanas y suburbanas de las grandes ciudades. A menos que se reconsidere y redefina la potencialidad económica de la calle urbana, no surgirán los instrumentos que tan necesarios son para lograr un incremento suave y coherente de su vitalidad y de su papel de espacio público de capital importancia en todas las ciudades.

Espero que este trabajo deje sembrada la semilla, de la inquietud sobre los grandes problemas ecológicos y sociales que sufren las grandes ciudades de nuestro planeta. Podremos hacer algo por ellos si cada día somos más conscientes

BIBLIOGRAFIA

- RELACIONES GEOGRAFICAS
DEL SIGLO XVI
Acuña, Rene
Mexico. UNAM, 1986
- URBANISMO ESPAÑOL EN
AMERICA
Aguilera, Javier
Madrid. Editorial Nacional, 1973
- LA CIUDAD PEATONAL
Peters, Paulha
Barcelona. -Ed. Gustavo Gili, S.A.
- PROCESOS DE
LOCALIZACION, URBANISMO Y
DESARROLLO
TERRITORIAL
Scott, A.J.
Estudios Territoriales
- EL RETO DE LA METROPOLI
Pinto A.
Pensamiento Iberoamericano No. 7
- LA ARQUITECTURA DE LA
CIUDAD
Rossi, Aldo
Barcelona, Ed. Gustavo Gili, S.A., 1980
- HISTORIA DEL ARTE COMO
HISTORIA DE LA CIUDAD
Argan, Carlo
Barcelona. Ed. Gustavo Gili, S.A., 1983
- TRAZA Y PLAZA DE LA CIUDAD
DE MEXICO DE MEXICO EN EL
SIGLO XVI
Sanchez de Carmona, Manuel
Mexico, U.A.M. Azcapotzalco. Ed. Tilde,
1989
- CALLES
Anderson, Stanford
Barcelona. Esp., Ed. G. Gili S.A.
- URBÁNIZACION, DESARROLLO Y
CRISIS EN AMERICA LATINA
Cole, John y Santos Milton
Albacete. Ed. Seminario de Geografia
Albacete, 1988
- EL DELITO DE CONTAMINACION
VISUAL
Covarrubias, Javier
Mexico, Edit. U.A.M. Azcapotzalco, 1989
- ASPECTOS HUMANOS DE LA
FORMA URBANA
Rapoport, Amos
Barcelona, Ed. G. Gili, S.A.

LA FORMA VISUAL DE LA
ARQUITECTURA

Armheim, Rudolf
Barcelona Ed. Gustavo Gili, S.A., 1982

LOS PRIMEROS MEXICANOS

Benitez, Fernando
Mexico, Ed. Era, 1953

LOS CENTROS HISTORICOS

(Política Urbanística y programas
de actuación)
Ciardini, F. - Falini, P.
Barcelona Edit. Gustavo Gili, S.A., 1983

PROBLEMAS DE
INVESTIGACION EN
SOCIOLOGIA URBANA

Castells, Manuel
México, Edit. Siglo Veintiuno, SA, 1971

HISTORIA DE LA FORMA
URBANA

Morris, A.E.J.
Barcelona, Edit. G. Gili, SA, 1984

MAN AND HIS URBAN
ENVIRONMENT

Michelson, William

DISEÑO DE TRAFICO Y
FORMA URBANA

Boaga, Giorgio
Barcelona, Ed. Gustavo Gili, S.A.

PLANIFICACION DEL SITIO

Lynch, Kevin
Barcelona Ed. Gustavo Gili, S.A.

SISTEMA DE NORMAS DE
PLANIFICACION URBANA
PARA EL DF

Dirección Gral. de Planificación
del D.D.F. México, 1992

LA IMAGEN COMO
REPRESENTACIONES DEL
PAISAJE URBANO

Sittler, Cornelia
Barcelona Ed. Gustavo Gili, S.A., 1980

CONSTRUCCION DE CUIDADES
SEGUN PRINCIPIOS ARTISTICOS

Martínez Sánchez, Félix
México, Edit. UAM Azc., Colección
fascículos en el Diseño, No. 14, 1994

NUEVAS CIUDADES

Galantay, Ervin Y.
Barcelona Ed. G. Gili, S.A.

PROBLEMAS METROPOLITANOS
Y DESARROLLO NACIONAL

López Rangel, Rafael
México, Edit. UAM Azc., 1992

EL DISTRITO FEDERAL

González Salazar, Gloria
México, Edit. U.N.A.M. 1983

INDICE

1. EL HOMBRE	1
1.1 EL CONCEPTO DEL HOMBRE	
1.2 EL HOMBRE Y SU EVOLUCION HISTORICA	2
1.2.0. El hombre y el pensamiento griego	
1.2.1 El hombre y el pensamiento a través del tiempo	3
1.2.2 El hombre en el pensamiento de la Edad Moderna	4
2. DISEÑO URBANO	8
2.1 EL DISEÑO Y LA PLANIFICACION URBANA	
2.1.0 El diseño urbano	11
2.1.1 El mito de la cultura urbana	12
2.2 LAS GRANDES CIUDADES	14
2.2.0 Metrópolis o Megalópolis	
2.2.1 Datos Demográficos Mundiales (Demografia Urbana)	16
2.3 ESTRATEGIAS DE INVESTIGACION EN EL DISEÑO URBANO	20

3. LA CALLE Y LA CIUDAD	21
3.1 LA CALLE Y SU HISTORIA	23
3.1.0 El significado de calle	24
3.2 USO DE LA CALLE	25
3.2.0 Las ciudades y las calles	
3.2.1 Forma, Uso y Significado de las Calles	26
3.2.2 El entorno social y físico	28
3.3 FORMA DE LA CALLE	33
3.3.0 Analisis de los tipos de calle	34
3.3.1 Tipos de calles	
3.4 ASPECTOS SOCIALES DE CALLES Y PLAZAS DENTRO DEL DISEÑO URBANO	36
3.4.0 Antropología y sociología de las calles	
3.4.1 Antropología y diseño	37
3.4.2 La calle como artificio cultural	40
3.4.3 El Hombre y la ciudad peatonal	43
3.4.3.0 Animar el comercio	44
3.4.3.1 Iniciativas de los comerciantes	45
3.4.3.2 Hay que crear espacios agradables para vivir	
3.4.3.3 Los Automóviles	49
3.4.3.4 El juego y la educación en la calle	
El ejemplo de Munich	50
3.4.5 La Ciudad y los edificios viejos	51
El ejemplo de Chestnut Street en Filadelfia	
3.4.6. Que debe tener un espacio de la ciudad ideal	52
3.4.7 La calle y las actividades humanas	54
3.4.8 Los vínculos del ciudadano y la calle	59

3.5 ARQUITECTURA Y LAS CALLE	62
3.5.0 Variables de planificación	
3.5.1 El terreno y su uso	64
3.5.2 La calle y el automovil	
Conclusiones de la calle urbana	69
4. ECOLOGIA URBANA	71
4.1 LA ECOLOGIA Y LA CALLE	
4.1.0 El entorno urbano	72
4.2 LA ECOLOGIA Y EL HOMBRE	76
4.2.0 Las personas y su medio ambiente	
4.2 ENFOQUE ECOLOGICO DE LA GENTE Y DEL MEDIO AMBIENTE	78
CONCLUSIONES	82
BIBLIOGRAFIA	84

Esta publicación termino de imprimirse
en Diciembre de 1995
en los Talleres de la Universidad
Autónoma Metropolitana Azcapotzalco,
la edición consta de 50 ejemplares.

2894809
Peniche Camacho, Luis Alf
La calle y el diseño urba

DOCTOR JULIO RUBIO OCA
Rector General UAM

M. en C. MAGDALENA FRESAN OROZCO
Secretaría General UAM

LIC. EDMUNDO JACOBO MOLINA
Rector UAM Azcapotzalco

MTRO. ADRIAN DE GARAY SÁNCHEZ
Secretario de la Unidad

ARQ. JORGE SÁNCHEZ DE ANTUÑANO
Director de la División de CYAD

M. en C. HÉCTOR SCHWABE MAYAGOITIA
Jefe de Depto. de Procesos y Técnicas de Realización